



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 311]

नई दिल्ली, सोमवार, अगस्त 1, 2016/श्रावण 10, 1938

No. 311]

NEW DELHI, MONDAY, AUGUST 1, 2016/SRAVANA 10, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 जुलाई, 2016

सं. टीएमपी/78/2015-एमबीपीटी.- इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का इस प्राधिकरण की दिनांक 21 जून 2016 को हुई बैठक में निपटान किया गया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित, दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, 21 जून 2016 को अनुमोदित दरमानों को दिनांक 20 जुलाई 2016 को राजपत्र सं. 297 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में बताया गया था कि यह प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगी। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार एमबीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित कारणित स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/78/2015-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जून 2016 के 21वें दिन पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. एमबीपीटी का दरमान पिछली बार आदेश सं. टीएएमपी/23/2013-एमबीपीटी दिनांक 02 जनवरी 2015 द्वारा संशोधित किया गया था। यह आदेश 26 फरवरी 2015 को राजपत्र सं. 68 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। आदेश दिनांक 02 जनवरी 2015 द्वारा निर्धारित एमबीपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2017 तक निर्धारित की गई थी।

3.1. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014-टीएएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा एक नई "महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015" जारी की गई थी जिसे दिनांक 27 जनवरी 2015 को राजपत्र सं. 30 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। नई "महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015" 13 जनवरी 2015 से प्रभावी हुई थी।

3.2. उसके बाद, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 1.5 में दिए गए निर्धारण के आधार पर, प्रशुल्क नीति 2015 को प्रचालन में लाने के लिए कार्य दिशानिर्देश तैयार किए गए थे और सभी महापत्तन न्यासों से परामर्श के बाद अधिसूचित किए गए थे।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एमबीपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 का अनुसरण करते हुए अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/203/5735 दिनांक 16 दिसम्बर 2015 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

4.2. एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किए गए मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) दरमान का सामान्य संशोधन 18-02-2015 से लागू हुआ था जिसमें कार्गो संबंधित प्रभारों तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों में 23 प्रतिशत की वृद्धि टीएएमपी द्वारा पहले ही अनुमोदित की गई थी।

(ii) टीएएमपी ने इस आधार पर पोत संबंधित प्रभारों में 23 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित नहीं की थी कि पोत संबंधित गतिविधि अधिशेष स्थिति दर्शाती है। प्रशुल्क नीति 2015 के निर्धारण हेतु संशोधित नीति के अनुसार, पत्तन इस तरह से दरमानों का निर्णय करेगा कि दरमान में प्रस्तावित वृद्धि से अनुमानित राजस्व सृजन अधिकतम वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर हो। चूंकि अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा ₹0 488 करोड़ है, पोत संबंधित प्रभारों पर 10 प्रतिशत की वृद्धि 31-03-2017 तक अवधि के लिए सुविचारित की जा सकती है। इससे पत्तन को लगभग ₹0 49 करोड़का अतिरिक्त राजस्व उपलब्ध होगा।

(iii) पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 2-1-2015 में, इस प्राधिकरण ने इस आधार पर लाइसेंस (भंडार) शुल्कों तथा भंडार गृह प्रभारों में 70 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित नहीं की थी कि एमबीपीटी ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर इन प्रभारों का निर्धारण नहीं किया था। भूमि आबंटन समिति (एलएसी) नीति के खंड 18(ग) में निर्धारित कार्य पद्धति के अनुसार भूमि का बाजार मूल्य निर्धारित करेगा। भूमि का मूल्यनिर्धारण भूमि नीति में निर्धारित पैरामीटरों में से एक है। मूल्यांकनकर्ता की नियुक्ति के लिए निविदा प्रक्रियाधीन है तथापि, एमबीपीटी मुम्बई के भूमि दरों को लेते हुए भंडारण प्रभारों में वृद्धि करने की स्थिति में नहीं होगा क्योंकि मुम्बई क्षेत्र, जैसे 'बालार्ड एस्टेट' आदि में 'भूमि की दरें' बहुत अधिक हैं। इसलिए, बाजार दर पर 6 प्रतिशत प्रतिलाभ पर विचार करते हुए भूमि नीति के अनुसार नहीं जाना एक समझदार निर्णय है। निम्नतम दर अर्थात् रेडी रिकनर दर पर विचार करने के बाद भी भंडारण शुल्कों में वृद्धि 400 प्रतिशत परिगणित होती है जिससे पत्तन को कार्गो का नुकसान होगा तथा इसलिए बोर्ड द्वारा अनुशंसा नहीं की गई है।

इसके अलावा, दरमान का खंड 3.3 मुम्बई पत्तन में आयात/निर्यात कार्गो में सहयोग के लिए सुविधा से व्यवहार करता है। लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों के अधीन आच्छादित क्षेत्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए उपयोग किया जाता है और संपदा संबंधित गतिविधि के लिए उपयोग नहीं किया जाता है। यह क्षेत्र अस्थायी अवधि के लिए सामान्य उपयोक्ता आधार पर आयात कार्गो के भंडारण हेतु उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, यदि लाइसेंस शुल्क रेडी रिकनर दरों के अनुसार संशोधित किया जाता है तो पत्तन के कार्गो यातायात पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। (दरमान के खंड 3.3 के अधीन दरें पिछली बार 28 अक्टूबर 2006 को संशोधित की गई थीं।)

(iv) हालांकि एमबीपीटी ने 01-04-2014 से 23 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी, टीएएमपी ने जनवरी 2015 में केवल दरमान में संशोधन अनुमोदित किया था जो 18-02-2015 से लागू हुआ था जिसमें लगभग 11 माह का विलंब हुआ था। टीएएमपी ने समय अन्तराल को सही करने के लिए पैरा 11 (xvi) (एम) में कहा था कि 26 महीनों के शेष प्रशुल्क चक्र के दौरान 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की मात्रा प्रदान करने के लिए विकल्प उपलब्ध है तथा प्राधिकरण इस संबंध में एमबीपीटी से प्रस्ताव पर विचार करने के लिए खुला है। पत्तन को 11 माह की अवधि के लिए 23 प्रतिशत का राजस्व नुकसान हुआ था और यह विचार करते हुए 20 महीनों की अवधि में इसे वसूल किया जाएगा कि नई दरें अगस्त 2015 से लागू की गई हैं। इसलिए, 23 प्रतिशत पर 13 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया गया है।

(v) टीएएमपी ने पत्तन को सलाह दी थी कि यथामूल्य दरों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किए जाने की जरूरत है और कई महापत्तन यथामूल्य दरों को पहले ही चरणबद्ध तरीके से समाप्त कर चुके हैं। एमबीपीटी को भी प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान यथामूल्य दरों को चरणबद्धतरीके से समाप्त करने की सलाह दी गई थी। प्रमुख मर्दे जिनमें एमबीपीटी में प्रचलित यथामूल्य घाट शुल्क दर है ऑटोमोबाइल्स, परियोजना कार्गो, रेल करें आदि। यह जहां तक संभव है इकाई दर/प्रति टन दरें निर्धारित करने के लिए समीक्षा किया गया है।

टीआर सं. 244 दिनांक 27-3-2015 द्वारा, बोर्ड ने यथामूल्य दरों पर सौहार्दपूर्ण नजरिया आपने का प्रस्ताव किया था। यह देखा गया है कि यथामूल्य दरों के अधीन आने वाला प्रमुख यातायात ऑटोमोबाइल्स, परियोजना कार्गो, रेल कारें आदि हैं। जहां तक परियोजना कार्गो का संबंध है, चूंकि यह स्थान घेरता है तथा आवागमन में समय लेता है, कम उत्पादकता देता है आदि, इसलिए यथामूल्य दरों को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

जहां तक रेल कारों का संबंध है, दर लगभग ₹0 4 लाख प्रति वैगन परिगणित होती है जोकि टीआर सं. 244 दिनांक 27-03-2015 में बताए गए अन्य पत्तनों की तुलना में असाधारण रूपसे अधिक है। यह जरूरी समझा गया है कि कार्गो रोकने के लिए, रेल कारों हेतु दरों को संशोधित करना होगा ऐसा नहीं करने पर कार्गो मुम्बई पत्तन में नहीं आ सकता। उसके मददेनजर, वह दर विदेश के लिए ₹0 1.80 लाख प्रति वैगन और तटीय आवागमन के लिए ₹0 1.08 लाख प्रति वैगन की दर से प्रस्तावित की गई है तथा शेष को प्रेषित माना जाना है। चूंकि बोर्ड ने ओसीटी के माध्यम से ऑटोमोबाइल्स का प्रहस्तन करने के लिए आईसीटीपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया था और आईसीटीपीएल टीएएमपी को प्रस्ताव जमा करता रहेगा, इसे इकाई दरों में परिवर्तन के लिए विचार नहीं किया गया है।

तत्पश्चात, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 मार्च 2016 द्वारा संप्रेषित किया था कि पत्तन न्यास बोर्ड ने 29 फरवरी 2016 को हुई अपनी बैठक में रेलकारों पर घाट शुल्क की दर की समीक्षा करने का निर्णय लिया था तथा मार्च 2016 के अंतिम सप्ताह में आयोजित की जाने वाली अगली बोर्ड बैठक में इसपर विचार किया जाएगा। उपर्युक्त के मददेनजर, एमबीपीटी ने अनुरोध किया था कि रेल कारों पर घाट शुल्क की दर पर विचार को बोर्ड द्वारा अंतिम निर्णय लिये जाने तक टाल दिया जाए।

उसके पश्चात्, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 मार्च 2016 द्वारा कहा था कि एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने 30 मार्च 2016 को हुई अपनी बैठक में, टीएमपी को दरमान के संशोधन में यथा प्रस्तावित अनुसार विदेशी के लिए ₹0 1.80 लाख/तटीय के लिए ₹0 1.08 लाख की दर से रेल कारों पर घाट शुल्क की प्रति वैगन दर को बनाए रखने का निर्णय लिया गया था। अतः, इसने प्रस्तावित दरमान के अध्याय 3 के खंड 3.1(क) के अधीन रेल कारों के घाट शुल्क की दर पर विचार तथा अनुमोदित करने का अनुरोध किया था।

(vi) प्रस्तावित वृद्धि से मौजूदा प्रशुल्क चक्र अर्थात् 31-03-2017 तक ₹0 159 करोड़ का अनुमानित अतिरिक्त राजस्व सृजित होगा।

(vii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, दरमान में परिवर्तन के लिए जाते समय, महापत्तन न्यासों को यह सुनिश्चित करना होगा कि दरमान में परिवर्तनों के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा और यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी महापत्तन न्यासों के अध्यक्ष पर होगी। वर्ष 2014/15 के लिए यातायात पर विचार करते हुए राजस्व सृजन तथा लाइसेंस (भंडार) शुल्कों तथा भंडार गृह प्रभारों में 70 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि सहित दरमानों में प्रस्तावित वृद्धि एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर है।

4.3. पत्तन का प्रस्ताव नीचे दिया गया है:-

- (i) पोत संबंधित प्रभार 10% वृद्धि
- (ii) भंडारण (लाइसेंस शुल्क) और भंडारगृह प्रभार 70% वृद्धि
- (iii) कार्गो संबंधित प्रभार 13% वृद्धि
- (iv) प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित संशोधन/अतिरिक्त प्रभार शामिल किए गए हैं:-
- (क). यह उल्लेख करते हुए खंड 2.1 के नीचे टिप्पणी शामिल की गई है कि स्थानांतरण प्रभार टगों के बिना हैं। यदि टगों का उपयोग किया जाता है तो गोदी प्रभार लागू होंगे।
- (ख). अनुसूची 2.2. का विवरण - खंड 2.2. और प्रस्तावित विवरण का मौजूदा विवरण नीचे दिया गया है:

मौजूदा	प्रस्तावित
मिड-स्ट्रीम तथा पत्तन लाइटरज लंगरगाह क्षेत्र (डबल बैकिंग) में कार्गो की वर्किंग के लिए अन्य पोत के समीप व्यवस्था करने के लिए पोतों/बार्जों/नावों पर प्रभार।	मिड-स्ट्रीम तथा पत्तन लाइटरज लंगरगाह क्षेत्र (डबल बैकिंग) में कार्गो की वर्किंग के लिए अन्य पोत के समीप व्यवस्था करने के लिए पोतों/बार्जों/नावों/पास पाइलट पोतों तथा बार्जों पर प्रभार।

(ग) जेएनपीटी एमबीपीटी में प्रवेश/छोड़ने वाले जलयानों की प्रचालनात्मक आवश्यकताओं हेतु एमबीपीटी द्वारा स्वामित्व वाले सामान्य उपयोक्ता चैनल के माध्यम से अपनी पाइलट सेवा प्रचालित करता है और इसे जेएनपीटी तथा एमबीपीटी के बीच दिनांक 31 अगस्त 1989 को हुए प्रोटोकॉल करार द्वारा विनियमित किया जाता है। जेएनपीटी में आने वाले जलयानों के मामले में, एमबीपीटी जेएनपीटी को यथा लागू एमबीपीटी की पत्तन देयताओं का संग्रह करने के लिए प्राधिकृत किया है। वर्तमान में, यह एमबीपीटी के पत्तन देयताओं की दरों का 32 प्रतिशत है। जेएनपीटी द्वारा ऐसे संग्रहीत एमबीपीटी की पत्तन देयताएं जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित पत्तन देयताओं के अलावा होंगी। जेएनपीटी द्वारा एमबीपीटी को देय पत्तन देयताओं को जेएनपीटी तथा एमबीपीटी के बीच हुए एक करार दिनांक 20-12-2012 द्वारा एमबीपीटी के पत्तन देयताओं के 18 प्रतिशत तक कम किया गया है।

(घ) अनुसूची 2.18 के नीचे टिप्पणी (ii) में निर्धारित दरें स्टीवडोरिंग दरों हेतु शुद्धिपत्र दिनांक 15-5-2015 जारी करते समय इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित नहीं की गई थीं। इसलिए, स्टीवडोरिंग दरों पर 23 प्रतिशत की अनुमोदित वृद्धि पर विचार करते हुए दरों में वृद्धि की गई है तथा उस पर 13 प्रतिशत की मौजूदा वृद्धि परिकलित की गई है।

(ङ) घाट शुल्क प्रभारों हेतु अनुसूची 3.1(क) के क्र.सं. 14 के अधीन रेल कार हेतु विशिष्ट दर का समावेशन।

(च) अनुसूची 9.5 के अधीन स्लिपवे प्रभार।

4.4. दरमानों में प्रस्तावित वृद्धि और वर्ष 2014/15 के लिए यातायात पर विचार करते हुए राजस्व सृजन अधिकतम एआरआर के भीतर है जिसे निर्धारित प्रारूपों में चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है।

4.5. एमबीपीटी ने फार्म 1 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत परिकलन और फार्म 3 में प्रस्तावित दरमान में राजस्व अनुमानन भेजा है।

(i) एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(₹0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	एफवाई 1 (2011-12)			एफवाई 2 (2012-2013)			एफवाई 3 (2013-2014)		
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	एमबीपीटी	बीडीएल बी	कुल	एमबीपीटी	बीडीएल बी	कुल	एमबीपीटी	बीडीएल बी	कुल
(i)	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	60,387.00	15,599.08	75,986.08	69,140.00	18,849.38	87,989.38	71,047.00	18,076.43	89,123.43
(ii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	21,760.00	1,722.37	23,482.37	25,369.00	2,200.81	27,569.81	25,535.00	2,298.41	27,833.41
(iii)	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) (टिप्पणी 'क')	62,226.00	5,203.73	67,429.73	72,122.00	7,340.11	79,462.11	79,347.00	10,454.29	89,801.29
	उपजोड़ 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)	144,373.00	22,525.18	166,898.18	166,631.00	28,390.30	195,021.30	175,929.00	30,829.13	206,758.13
(2)	घटाएं समायोजन:									
(i)	संपदा संबंधित व्यय									
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	6,686.00	-	6,686.00	7,471.00	-	7,471.00	7,143.00	-	7,143.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय (टिप्पणी 'ख')	1,250.51	-	1,250.51	1,321.15	-	1,321.15	1,225.62	-	1,225.62

	(ग). आर्बिट्रेट एफएमई (टिप्पणी 'ख')	1,632.00	-	1,632.00	1,801.00	-	1,801.00	2,092.00	-	2,092.00
	उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	9,568.51	-	9,568.51	10,593.15	-	10,593.15	10,460.62	-	10,460.62
(ii)	ऋणों पर व्याज	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(iii)	एकमुश्त व्ययों का 4/5वां, यदि कोई हो, जैसे गजुरी का बकाया, पेंशन/ग्रेच्युटी का बकाया, एक्सप्रेसशिवा भुगतान का बकाया आदि (प्रत्येक की सूची बनाए)									
	(क). मजदूरी का बकाया	196.80		196.80	512.80		512.80	2,352.00		2,352.00
	(ख). एसवीआरएस कम्पेनशन	0.80		0.80	0.80		0.80	3,396.80	1,532.98	4,929.78
	(ग).									
	उपजोड़ 2(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	197.60	-	197.60	513.60	-	513.60	5,748.80	1,532.98	7,281.78
(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां (टिप्पणी 'ग')	33,440.00	3,834.10	37,274.10	40,080.00	5,288.16	45,368.16	50,000.00	6,597.54	56,597.54
(v)	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के कुल के 25 प्रतिशत पर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	8,334.75	-	8,334.75	9,951.75	-	9,951.75	9,559.00	-	9,559.00
(vi)	पड़ोसी बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय यदि कोई हो, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अधीन।									
	(क). प्रचालन व्यय									
	(ख). मूल्यहास									
	(ग). आर्बिट्रेट प्रबंधन तथा प्रशासनिक ओ/एच									
	(घ). आर्बिट्रेट एफएमई									
	उपजोड़ 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2 का जोड़ = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	51,540.86	3,834.10	55,374.96	61,138.50	5,288.16	66,426.66	75,768.42	8,130.52	83,898.94
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	92,832.14	18,691.08	111,523.22	105,492.50	23,102.14	128,594.64	100,160.58	22,698.61	122,859.19
(4)	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वाई1+ वाई 2+ वाई 3]/3									120,992.35
5	नियोजित पूंजी									
	(i). 31-03-2014 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों एमबीपीटी + बीडीएलबी के अनुसार)							51,261.69		
	(ii). जोड़े: 31-03-2014 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)							74,321.00		
	(iii). घटाएं: 31-03-2014 को लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।							789.19		
	(iv). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीओटी प्रचालकों को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियां, यदि कोई हों, का निवल मूल्य							0		
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।							0		
	(vi). जोड़े: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्य पूंजी									
	(क) वस्तुसूची							937.31		
	(ख) विविध देनदारियां							4,005.00		
	(ग) रोकड़							7,535.00		
	(घ) (क) + (ख) + (ग) का जोड़							12,477.31		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]							137,270.81		
6	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत							21,963.33		
7	31 मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]							142,955.68		
8	वर्ष 2014/15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (7*1.06)							151,533.02		
9	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @3.82% (8*1.0382)							157,321.58		
10	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)							157,321.58		
11	उपपुत्र क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित दरमान पर राजस्व अनुमान							130,657.82		

- (ii) एमबीपीटी ने फार्म 3 में मौजूदा प्रशुल्क पर विचार करते हुए राजस्व अनुमानन की वर्किंग और 2014-15 के वास्तविक यातायात के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क भेजा है। उक्त फार्म के अनुसार, कार्गो प्रहस्तन, स्टीवडोरिंग, भंडारण (लाइसेंस शुल्क), विलंबशुल्क तथा पोत संबंधित प्रभार प्रस्तावित प्रशुल्क पर रु0 130657.82 लाख है।
- (iii) प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.5 विनिर्दिष्ट करता है कि सुविचारित किया जाने वाला यातायात वर्ष 2014-15 के लिए पत्तन हेतु ही समग्र अनुमानित यातायात होगा। प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए अनुबंध क से फार्म 3 के अनुसार, वर्ष 2014-15 हेतु यातायात 61.66 मिलियन मी.ट. देखा गया है।
- (iv). फार्म-6 में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्य निष्पादन पैरामीटर	2015-16 के लिए प्रस्तावित
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	8700
	(i) लिक्विड बल्क	21200
	(ii) शुष्क बल्क	1360
	(iii) ब्रेक बल्क	2930
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत चालन प्रति घंटा (टीईयू में)	-
(2)	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	2.85
(ख)	पोतों का औसत प्री-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.29
(3)	पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया गया कोई अन्य पैरामीटर	---

4.6. एमबीपीटी का प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड से अनुमोदित है।

5.1. प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 3.2 और 3.3 विनिर्दिष्ट करता है कि महापत्तन न्यास पत्तन के पदनामित ईमेल का पता देते हुए अपनी वेबसाइट पर प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की 15 दिनों के भीतर टिप्पणियाँ तथा टीएएमपी के लिए अपनी वेबसाइट पर डालेंगे। महापत्तन न्यास को पत्तन उपयोक्ताओं से प्राप्त होने वाली टिप्पणियों पर अपना जवाब पत्तन उपयोक्ता से टिप्पणियाँ प्राप्त होने की अंतिम तारीख से 15 दिनों के भीतर टीएएमपी को जपना उत्तर जमा करना होता है। तदनुसार, हमने अपने पत्र दिनांक 1 जनवरी 2016 द्वारा एमबीपीटी से उसकी वेबसाइट पर मसौदा दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक डाले जाने की पुष्टि करने का अनुरोध किया था। इस संबंध में, संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की सूची भी एमबीपीटी को अग्रेषित की गई थी। इस संबंध में, एमबीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 05 जनवरी 2016 तथा 14 जनवरी 2016 द्वारा एमबीपीटी की वेबसाइट पर कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान डाले जाने के बारे में सभी संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को सूचित किया गया था और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से उनकी टिप्पणियाँ 15 दिनों के भीतर एमबीपीटी को भेजने और इसकी एक प्रति टीएएमपी को पृष्ठांकित करने का अनुरोध किया गया था।

5.2. तदनुसार, कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियाँ भेजी थीं जिन्हें प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में एमबीपीटी को अग्रेषित किया गया था। एमबीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 2 फरवरी 2016 और 3 फरवरी 2016 द्वारा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

6.1. तत्पश्चात, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक एफए/एसीसी/203/218 दिनांक 02 मार्च 2016 द्वारा मुम्बई पत्तन के माध्यम से वाहनों के निर्यात पर दरमान में विलंब शुल्क की वसूली में संशोधन करने के लिए अपना प्रस्ताव जमा किया था। एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में किए गए मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i) दिनांक 22-12-2011 से 17-02-2015 तक प्रभावी एमबीपीटी के पूर्व दरमानों के अनुसार, खंड 3.1 (ख) में 'प्रति वाहन प्रति दिन' आधार पर विलंबशुल्क केवल आयात वाहनों के लिए लागू किया गया था। निर्यात वाहनों पर विलंब शुल्क खंड 3.1(क) के अनुसार 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर वसूल किया गया था। 18-02-2015 से लागू संशोधित दरमान में, खंड 3.1 ख(ख) में 'प्रति वाहन प्रति दिन' आधार पर विलंब शुल्क प्रभार को आयात तथा निर्यात के बीच भेदभाव किए बिना वाहनों के निर्यात पर भी लागू किया गया है।
- (ii) ऑटोमोबाइल्स के निर्यातकों ने 'प्रति टन प्रति दिन' आधार की बजाय 'प्रति वाहन प्रति दिन' पर विलंब शुल्क की वसूली के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की थी। उपयोक्ताओं ने बताया था कि पत्तन विलंब शुल्क में अचानक बढ़ोतरी से लगभग 1312 प्रतिशत की वृद्धि प्रभावित होगी जोकि बहुत अधिक है तथा ऑटोमोबाइल निर्यात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ सकता है। उन्होंने दरमान में जरूरी संशोधन करने तथा निर्यात वाहनों पर 'प्रति टन आधार' पर विलंब शुल्क वसूल करने का अनुरोध किया था।
- (iii) ऑटोमोबाइल निर्यात एक साफ कार्गो है तथा पोत एवं कार्गो संबंधित प्रभारों के रूप में रु0 100.13 करोड़ का काफी राजस्व सृजित करता है। इस प्रकार यह जरूरी महसूस किया गया है कि निर्यात वाहनों से 'प्रति टन प्रति दिन आधार' पर विलंबशुल्क प्रभारित किया जाए जैसाकि 18-02-2015 से प्रभावी संशोधित दरमान से पहले दरमान में निर्धारित किया गया था।

- (iv) न्यासी संकल्प सं. 154 दिनांक 31-01-2016 द्वारा, बोर्ड ने 'आयात' शब्द को शामिल करते हुए मौजूदा दरमान के खंड 3.1(ख) में जरूरी संशोधन करने का प्रस्ताव अनुमोदित किया था जोकि निम्नवत् है:-

माल की श्रेणी	कैसे प्रसारित	दर (रु० में)		
		पहले से 20वें दिन के लिए	21वें से 40वें दिन के लिए	41वें दिन से आगे के लिए
1	2	3	4	5
(क) उपर्युक्त खंड 3.1(क) में घाटशुल्क अनुसूची में वर्गीकृत सभी माल के मामले में (नीचे (ख) में विनिर्दिष्ट माल के अलावा)	प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	59.96	89.91	119.93
(ख) बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों तथा मिलिट्री टैंकों सहित मोटर वाहन (आयात)	प्रति वाहन प्रतिदिन	640	1599	3198

- (v) इसके अलावा, बोर्ड ने 30-01-2016 से लागू दरमान के खंड 3.1(ख) (ख) में उपर्युक्त संशोधन लागू करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया था क्योंकि 'प्रति टन प्रति दिन आधार' पर दरें 'प्रति वाहन प्रति दिन' आधार पर मौजूदा दरों से निम्नतर हैं और यह ट्रेड के अनुरोध के अनुसार है। (एमबीपीटी द्वारा बोर्ड के संकल्प की प्रति भेजी गई है।)

- (vi) दिनांक 18-02-2016 से लागू मौजूदा दरमान तथा मौजूदा दरमान में प्रस्तावित संशोधनों का विवरण, एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित, नीचे दिया गया है:-

- वर्तमान प्रावधान:

माल की श्रेणी	कैसे प्रसारित	दर (रु० में)		
		पहले से 20वें दिन के लिए	21वें से 40वें दिन के लिए	41वें दिन से आगे के लिए
1	2	3	4	5
(क). उपर्युक्त खंड 3.1(क) में घाटशुल्क अनुसूची में वर्गीकृत सभी माल के मामले में (नीचे (ख) में विनिर्दिष्ट माल के अलावा)	प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	59.96	89.91	119.93
(ख) बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों तथा मिलिट्री टैंकों सहित मोटर वाहन	प्रति वाहन प्रतिदिन	640	1599	3198

- प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार मसौदा दरमान में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित प्रावधान:

माल की श्रेणी	कैसे प्रसारित	दर (रु० में)		
		पहले से 20वें दिन के लिए	21वें से 40वें दिन के लिए	41वें दिन से आगे के लिए
1	2	3	4	5
(क). उपर्युक्त खंड 3.1(क) में घाटशुल्क अनुसूची में वर्गीकृत सभी माल के मामले में (नीचे (ख) में विनिर्दिष्ट माल के अलावा)	प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	67.75	101.60	135.52
(ख) बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों तथा मिलिट्री टैंकों सहित मोटर वाहन (आयात)	प्रति वाहन प्रतिदिन	723	1807	3614

6.2. अतः एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि अध्याय-3 के अधीन खंड 3.1(ख) – विलंबशुल्क के 3.1(ख) (ख) में 'आयात' शब्द शामिल करते हुए प्रस्तावित संशोधन करे, मौजूदा दरमान तथा प्रस्तावित दरमान में भी कार्गो संबंधित प्रभार अनुमोदन के लिए दिनांक 16-12-2015 को अग्रेषित किए गए थे।

6.3. चूंकि प्रस्तावित प्रावधान एमबीपीटी के दरमानों में संशोधन के संदर्भ में है, इसलिए इस प्रस्ताव पर एमबीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ संव्यवहार किया गया है।

6.4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी प्रस्ताव दिनांक 02 मार्च, 2016 की प्रति हमारे पत्र दिनांक 07 मार्च, 2016 द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। कुछ उपयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

7.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 10 मार्च, 2016 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने प्रस्ताव पर संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा एमबीपीटी ने संयुक्त सुनवाई में अपने निवेदन पेश किए थे।

7. संयुक्त सुनवाई के बाद, कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने एमबीपीटी प्रस्ताव दिनांक 16 दिसम्बर, 2015 और 02 मार्च, 2016 पर अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रप्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने प्रतिसाद दिया था।

8. इसी बीच, हमने हमारे पत्र दिनांक 28 मार्च, 2016 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर एमबीपीटी से कुछ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे थे। अनुस्मारक दिनांक 13 अप्रैल, 2016 और 03 मई 2016 के बाद, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक शून्य (03 मई, 2016 को प्राप्त) द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर एमबीपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमबीपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर
(1)	(2)	(3)
(i)	<p>यह याद किया जा सकता है कि 2015 में एमबीपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, हालांकि एमबीपीटी ने बताया था कि भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभार निर्धारित किए जाने हैं, एमबीपीटी ने भूमि नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण किए बिना लागत स्थिति के आधार पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी। एमबीपीटी ने तब रेडी रिकनर दरों की तात्कालिक लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों से तुलना की थी और कहा था कि रेडी रिकनर दरों के अनुसार लाइसेंस शुल्क में वृद्धि करने से पत्तन के कार्गो यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। दरमान का खंड 3.3 मुम्बई पत्तन में आयात/निर्यात कार्गो गतिविधियों में सहयोग करने की सुविधा से संबंधित है।</p> <p>इस संबंध में, चूंकि इस प्राधिकरण को पत्तन न्यासों की संपदाओं हेतु संपदा संबंधित प्रभार निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए सरकारी द्वारा जारी भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करने का अधिकार प्राप्त है, चूंकि एमबीपीटी ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभार निर्धारित नहीं किए थे, यह उपयुक्त महसूस किया गया था कि तात्कालिक स्तर पर ही लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभार निर्धारित किए जाएं। एमबीपीटी को 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, भंडारगृह प्रभार तथा स्लिपवे प्रभार निर्धारित करने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी गई थी। एमबीपीटी की जानकारी में यह भी लाया गया था कि यदि बाजार स्थिति को दर्शाने वाली दरें बहुत अधिक हैं तो 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में कारणों द्वारा समर्थित दरों में संशोधन किया जा सकता है।</p> <p>इस परिप्रेक्ष्य में, मौजूदा प्रस्ताव में, एमबीपीटी ने इस आधार पर कि निम्नतम दर अर्थात् रेडी रिकनर दर पर विचार करने के बाद भी भंडारण शुल्कों में वृद्धि 400 प्रतिशत परिगणित होती है जिससे पत्तन के कार्गो नुकसान होगा, तथा चूंकि प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 2.7 विनिर्दिष्ट करता है कि, दरमान में परिवर्तन करते समय, महापत्तन न्यासों को यह सुनिश्चित करना होगा कि दरमान में परिवर्तनों के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं हो तथा यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी महापत्तन न्यासों के अध्यक्ष की होगी, एमबीपीटी ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया था जोकि एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर बताया गया है। वर्ष 2014 में जारी सरकार के संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 10 और 11 इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित आरक्षित कीमत को लेखा में लेते हुए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर तथा बाहर भूमि का आबंटन विनिर्दिष्ट करता है। उक्त नीति का पैरा 13 पत्तन न्यास को कारणों के साथ पैरा 13 के अधीन सूचीबद्ध कारकों के उच्चतम का चयन नहीं करने का अधिकार देता है। भूमि नीति स्थिति के मद्देनजर, एमबीपीटी अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव से लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभारों के निर्धारण को अलग करे, तथा 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट का अनुसरण करते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करे।</p>	<p>लाइसेंस (भंडारण) प्रभार संपदा संबंधित प्रभार नहीं हैं। लाइसेंस (भंडारण) प्रभार तथा भंडारगृह प्रभार सामान्य उपयोक्ता आधार पर गोदी के भीतर के क्षेत्र के उपयोग के लिए हैं। उक्त क्षेत्र लम्बी अवधि अथवा सिर्फ इसी के उपयोग के लिए आबंटित नहीं किया गया है। यह क्षेत्र एक्विजम कार्गो के अस्थायी भंडारण के लिए उपयोग किया जाता है। इस प्रकार, उक्त क्षेत्र के उपयोग हेतु प्रभारों की संपदा संबंधित उपयोग से तुलना नहीं की जा सकती। पत्तन पहले ही यह निर्णय ले चुका है कि भूमि नीति के आधार पर भंडारण प्रभारों की वृद्धि पत्तन के लिए डेटरिमेंटल है तथा इसलिए मौजूदा दरों में 70 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।</p>
(ii)	<p>जनवरी, 2005 में तत्कालीन पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा अपने पत्र सं. 8/(15)2015-टीएमपी दिनांक 17 सितम्बर, 2015 द्वारा इस</p>	<p>तटीय दरों में प्रस्तावित संशोधन की वजह से उच्चतर तटीय आय पर विचार करते हुए संशोधित फार्म-3 संलग्न किया गया है। बर्थ किराये, पाइलटज, पियर देयताओं, पत्तन देयताओं और शुष्क गोदी के उपयोग हेतु प्रभारों में तटीय राजस्व में अनुमानित वृद्धि पोत संबंधित प्रभारों हेतु विवरण में</p>

प्राधिकरण को जारी किए गए निदेश के आधार पर, इस प्राधिकरण ने एमओएस के निदेश को संप्रेषित करते हुए सभी महापत्तन न्यासों को एक सामान्य आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 5 अक्टूबर, 2015 पारित किया था कि तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभारों का भारतीय रुपये बनाम अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर उतार-चढ़ाव का ध्यान रखना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो सके तथा ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। विदेशी कंटेनरों के लिए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों के संबंध में भी, तटीय कंटेनर के लिए प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों हेतु लागू तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए तथा ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे।

सुविचारित की गई है। चूंकि एमबीपीटी में कोई कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर नहीं है, इसलिए कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर हेतु तटीय प्रभारों पर राजस्व में वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है।

इस स्थिति के आधार पर, एमबीपीटी ने अपने प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रासंगिक स्थानों पर एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि *“तटीय पोत के लिए दर विनिमय दर उतार-चढ़ाव को लेखा में लेते हुए परिकलित (जस्टापोस्ड विदेशगामी पोत हेतु दर के) 60 प्रतिशत तक है”*।

तथापि, एमबीपीटी को उच्चतर तटीय आय के प्रभार को लेते नहीं देखा गया है जो उसकी राजस्व अनुमानन गणना में प्रस्तावित संशोधन की वजह से एमबीपीटी को प्रोद्भूत होगा। अतः एमबीपीटी इस संबंध में फार्म-3 में जरूरी संशोधन करे।

(iii) मौजूदा दरमानों में संशोधन:

(क) खंड 2.1 क - समेकित पाइलटेज तथा टोवेज प्रभार, एमबीपीटी ने यह एक टिप्पणी शामिल की है कि *स्थानांतरण प्रभार बिना टगों के है और यदि टगों का उपयोग किया जाता है तो गोदी प्रभार लागू होंगे*। इस टिप्पणी को शामिल किए जाने के प्रस्ताव का कारण बताएं।

इसमें स्पष्टता नहीं है कि क्या ‘स्थानांतरण’ का अर्थ मूरिंग लाइनों के साथ बर्थ से बर्थ है अर्थात् ‘वारपिंग’; अथवा टगों की सहायता से बर्थ से बर्थ उदाहरणतः इंदिरा डॉक में जब पोत बर्थ से स्थानांतरित होता है अर्थात् बीपीएस से हारबर वॉल अथवा बाह्य बर्थ से इनसाइडर इंदिरा डॉक बेसिन अथवा विलोमतः, तब ऐसे मामले में स्थानांतरण के लिए टगों का उपयोग किया जाता है। इस प्रकार, गोदीकरण/अगोदीकरण पोत के समय पाइलटेज की प्रकृति के बीच कोई अन्तर नहीं है। इसी तरह, जब पोत को जेडी से पीर पाउ अथवा विलोमतः स्थानांतरित किया जाता है तो टगों का उपयोग किया जाता है। ‘टगों से स्थानांतरण’ को गोदीकरण प्रभारों के रूप में माना जाता है। इसलिए, खंड 2.1 (क) में उपयुक्त पादटिप्पणी के समावेशन का प्रस्ताव किया गया है।

(ख) खंड 2.2 का मौजूदा विवरण - मिड-स्ट्रीम तथा पत्तन लाइटरेज एंकरेज क्षेत्र (डबल बैंकिंग) में कार्गो की वर्किंग के लिए अन्य पोत के समीप व्यवस्था करने के लिए पोत/बार्जों/नावों पर प्रभार को मिड-स्ट्रीम तथा पत्तन लाइटरेज एंकरेज क्षेत्र (डबल बैंकिंग) में कार्गो की वर्किंग के लिए अन्य पोत के समीप व्यवस्था करने के लिए अन्य पोत के समीप व्यवस्था करने के लिए पोत/बार्जों/नावों/पास पाइलट पोतों तथा बार्जों पर प्रभारों के रूप में संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। विवरण में प्रस्तावित परिवर्तन का कारण बताएं।

मिड-स्ट्रीम तथा पीएलए में कार्गो की लदाई/उतराई में संलग्न अधिकांशतः सभी बार्जों/टगों/पोतों के पास पास पाइलट परमिशन है। पास पाइलट परमिशन के साथ एमबीपीटी बार्जों को एमबीपीटी पाइलट लिए बिना धरमतार/से स्ट्रीम/से धरमतार/

पीएनपी जेट्टी/समीपवर्ती मंदर पोत/पीएनपी जेट्टी/

गोदी/बंदर मिड-स्ट्रीम प्रचालन गोदी/बंदर आवागमनों की ‘एन’ संख्या निष्पादित करने की अनुमति देता है। ये पास पाइलट पोत/बार्ज जल वाहन प्रभार का भुगतान कर रहा है जिसे डबल बैंकिंग प्रभार में नहीं लिया गया है। परिणामस्वरूप डबल बैंकिंग प्रभारों की वसूली से ऐसे अलग किए गए पास पाइलट पोतों/बार्जों जब वे मिड-स्ट्रीम में वर्किंग कार्गो के लिए मंदर पोत के समीप जाते हैं, जो उन्हें अन्यथा भुगतान करना होता है यदि ये आवागमन एमबीपीटी पाइलट से करवाये जाते हैं। चूंकि अधिकांश मिड-स्ट्रीम प्रचालन पास पाइलट बार्जों/पोत डबल बैंकिंग द्वारा किया जाता है, इसलिए पत्तन राजस्व बहुत कम है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बार्ज जो पास पाइलट परमिशन लिए बिना चलते हैं, वे मिड-स्ट्रीम में वर्किंग कार्गो के लिए

- (ग) घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, एमबीपीटी ने रु0 180000/- प्रति वैगन की दर से रेल कारों हेतु घाटशुल्क दर शुरू की है। एमबीपीटी प्रस्तावित दर पर पहुंचने तथा फार्म-3 में इस नई मद के लेखा पर राजस्व को लेने का आधार बताए।
- (घ) घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, बुल डोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों तथा मिलिट्री टैंकों (आयात तथा निर्यात) सहित मोटर वाहनों तथा कारों के मामले में घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर निर्धारित किया जाना जारी रखा गया है। वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 2.10 पत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि मौजूदा दरमान में यथामूल्य घाटशुल्क दर के साथ जाए तथा ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए लिए जाने वाले विशेष मामले अथवा बाजार निर्धारित प्रशुल्क पर विचार करे और विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित करे। अतः, एमबीपीटी –
- (i). सभी कार्गो मदों के लिए प्रति इकाई आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करे।
- (ii). प्रेषित किए जाने के लिए प्रस्तावित की जाने वाली इकाई लेवी पर पहुंचने का आधार बताएं।
- (iii). फार्म-3 में ली जाने वाली प्रस्तावित इकाई लेवी के लेखा पर राजस्व भेजें।
- (ङ) खंड 9.5 में स्लिप वे प्रभार शामिल किए गए हैं। पिछले संशोधन के दौरान, एमबीपीटी ने स्लिप वे प्रभारों के लिए एक दर का प्रस्ताव किया था तथा कहा था कि इसे भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा कवर किया जाएगा। (लाइसेंस शुल्क से संबंधित) पहले दिए गए कारणों से, स्लिप वे प्रभार अनुमोदित नहीं किए गए थे। प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार नहीं भेजा गया है। इस नई मद के लेखा पर राजस्व को फार्म-3 में नहीं लिया गया है।

मदर पोत (डबल बैंकिंग) के समीप जाने के लिए पाइलटेज तथा डबल बैंकिंग प्रभारों का भुगतान कर रहे हैं। ऊपर बताए गए कारणों से, खंड 2.2 के विवरण में उपयुक्त परिवर्तन का प्रस्ताव किया गया है।

कांडला पत्तन न्यास में 0.24 प्रतिशत की दर से यथामूल्य दर एक रेल कार हेतु घाटशुल्क प्रभारों की गणना के लिए सुविचारित की गई है जोकि रु0 173,627/- जिसे रु0 1,80,000/- प्रति वैगन में पूर्णांकित किया गया है पर विचार किया गया है। एमबीपीटी ने जनवरी, 2016 में पहली बार 6 रेल कारें प्रहस्तित की थीं। चूंकि अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान इस मद से राजस्व सृजन के बारे में कोई निश्चितता नहीं है, इसलिए रेल कारों से घाटशुल्क के लेखा पर राजस्व को फार्म-3 में नहीं लिया गया है।

जैसाकि 9-10-2015 के टीआर 74 में पहले ही बताया गया है, प्रमुख मदें जिसमें ऑटोमोबाइल्स, परियोजना कार्गो तथा रेल कारों के लिए एमबीपीटी में यथा मूल्य दर प्रचलित है।

रेल कारों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा एक पृथक इकाई का प्रस्ताव पहले ही किया गया है। एमओएस पत्र दिनांक 14-12-2015 और टीएएमपी पत्र दिनांक 1-1-2016 के प्रत्युत्तर में, एमबीपीटी 'ऑटोमोबाइल कार्गो हेतु प्रति इकाई दर' हेतु एक प्रस्ताव तैयार कर रहा है। एक बार बोर्ड गठित होने पर, प्रस्ताव अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। इन मदों के लिए इसके बाद पृथक याचिका दाखिल की जाएगी। उस समय तक एमबीपीटी को प्रशुल्क प्रस्ताव दिनांक 16-12-2015 में प्रस्तावित प्रशुल्क की वसूली करने की अनुमति दी जाए।

जहां तक परियोजना कार्गो का संबंध है, चूंकि यह उपभोक्ता स्थान है, आवागमन के लिए अधिक समय लेता है तथा कम उत्पादकता देता है, यथामूल्य दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

स्लिपवे प्रभारों हेतु भूमि नीति के अनुसार प्रस्तावित दर पर पहुंचने का आधार भेजा गया है।

एमबीपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे नीचे दिए गए हैं:

रेडी रिकनर 2015 के अनुसार स्लिपवे के लिए प्रभारों हेतु गणनाएं:

(राशि रु0 में)

1 वर्ग मीटर भूमि का वार्षिक बाजार मूल्य (गांव रु0 24600/- सं./जोन सं. 10/80)

बाजार मूल्य पर 6 प्रतिशत प्रतिलाम वार्षिक रु0 1476/-

पालियों की कुल सं. प्रति स्लिप वे (365 दिन रु0 1095 x 3 पालियां)

किराया प्रभार प्रति पाली प्रति वर्ग मीटर प्रति स्लिपवे प्रतिवर्ष रु0 1.34795

(1476 / 1095)

निम्न के लिए किराया प्रभार –

स्लिपवे सं. 1 एवं 2 रु0 3019.41

(कुल क्षेत्र 80 मी x 14 मी. x 2 मी. = 2240 वर्ग मीटर) x रु0 1.34795 प्रति वर्ग मी.

स्लिपवे सं. 3 एवं 4 रु0 2588.06

(कुल क्षेत्र 80 मी. x 12 मी. x 2 मी. =

1920 वर्ग मी.) x रु 1.34795 प्रति वर्ग मी.

स्लिपवे सं. 5 एवं 6 रु 1294.03

(कुल क्षेत्र 60 मी. x 8 मी. x 2 मी. = 960 वर्ग मी.) x रु 1.34795 प्रति वर्ग मी.

कुल किराया प्रभार 6 स्लिपवे के लिए रु 6901.50

किराया प्रभार 1 स्लिपवे के लिए रु 1150/-

तदनुसार, इस मद से रु 6,73,900/- (2015-16 के दौरान रु 1150 X 586 पालियाँ) के राजस्व को पृथक मद के रूप में फार्म-3 में लिया गया है।

- (iv) इस प्राधिकरण ने एमओएस पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी. दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में महापत्तन न्यासों तथा वहाँ पर प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट के साथ साथ कार्गो तथा पोत संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण से संबंधित सामान्य आदेश सं. टीएएमपी/14/2016-विविध दिनांक 9 फरवरी 2016 पारित किया था। एमबीपीटी अपने प्रस्तावित दरमानों में उक्त टिप्पणी निर्धारित करे।

नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण के संबंध में, यह बताया गया है कि मुम्बई पत्तन चौबीसों घंटे सेवाएं ऑफर करता है तथा गोदियों में सम्पूर्ण दिन नियमित घंटे होता है। अतः ऐसी कोई सेवाएं नहीं हैं जिन्हें नियमित घंटों के बाद उपलब्ध करवाया गया माना जा सके। तदनुसार एमबीपीटी एमओएस को पहले ही सूचित कर चुका है।

- (v) महापत्तन न्यासों से भी अनुरोध किया गया था कि क्र.सं. (क) और (ख) में बताए गए हमारे पत्रों द्वारा यथा प्रदर्शित स्थिति के आधार पर अपने दरमानों में उपयुक्त टिप्पणी शामिल करें:

(क). इस तरह से रक्षा भंडारों हेतु घाटशुल्क दरों की अनुप्रयोज्यता के संबंध में उनके तत्संबंधी दरमान में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेश देते हुए पत्र सं. टीएएमपी/35/2013-विविध दिनांक 7 अगस्त 2014 कि निर्धारित दरों के लागू होने पर उपयोक्ताओं के ध्यान में कोई विसंगति नहीं है।

सुरक्षा भंडारों हेतु टिप्पणी खंड 3.1 (क) की सामान्य टिप्पणियों के क्र.सं. 13 में पहले ही शामिल की गई है।

(ख). आयात सामान्य विनिहित (आईजीएम) अथवा निर्यात सामान्य विनिहित (ईजीएम) में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में टीएएमपी पत्र सं. टीएएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च 2015 का अनुसरण करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेश देता पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) का पत्र सं. पीडी-25021/7/2015-पीडी.1. दिनांक 16 अप्रैल 2015।

आईजीएम/ईजीएम में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में टीएएमपी पत्र सं. टीएएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25-3-2015 का अनुसरण करने के लिए सभी महापत्तनों को निदेश देते एमओएस पत्र दिनांक 16-4-2015 के अनुपालन में, चूंकि टीएएमपी ने, कानूनी राय के आधार पर, इस संबंध में टिप्पणी शामिल करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के लिए पहले ही आदेश पारित कर चुका है, खंड 3.1 (क) के लिए सामान्य टिप्पणियों के अधीन क्र.सं. 14 पर यही टिप्पणी एमबीपीटी दरमान में शामिल की जाए:

तथापि, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरमान में प्रासंगिक प्रावधानों को शामिल नहीं किया है। एमबीपीटी इसे दरमान में शामिल करे और राजस्व अनुमानों में इसके प्रभाव, यदि कोई हो, पर विचार करे।

“(14) पत्तन में अपने पहले नौचालन पर आने वाले पोतों, जिन्हें सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किए गए हैं, को कार्गो रूप में नहीं माना जाएगा तथा ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि पोत पत्तन में अपने स्वयं के स्टीम पर आते हैं और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं के बाहर नौचालन करते हैं। तथापि, जब पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों में लदाई अथवा उतराई की जाती है तो उपर्युक्त 3.1(क) के अनुसार घाटशुल्क ऐसे पोतों पर देय होगा।”

- (vi) जैसाकि एमबीपीटी को जानकारी हो सकती है, संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोक्ताओं में से एक अर्थात् सी मास्टर शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड (एसएमएसपीएल) ने निवेदन किया था कि मौजूदा दरमान के अनुसार, आइलैंड पोतों को तटीय पोतों जैसा माना जाता है और वह तटीय रियायत पर नई नीति के साथ है तथा एमबीपीटी के साथ नई नीति के अनुसार टिप्पणी प्रस्तावित करते हुए, यह आइलैंड पोतों सहित तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क में तीव्र वृद्धि की वजह से था और केवल भारतीय रुपये में भुगतान करता है। तदनुसार, एसएमएसपीएल द्वारा प्रस्तावित किया गया था कि आइलैंड पोत वर्गीकृत होने चाहिए तथा अलग से प्रभारित किया जाना चाहिए। संयुक्त सुनवाई के दौरान, एमबीपीटी ने मामले को देखने के बारे में उल्लेख

चूंकि बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार तटीय पोत की तुलना में पहले ही छूट प्राप्त दर पर है, इसलिए तटीय पोत तथा बाजों के बीच मौजूदा समानता को बनाए रखने की जरूरत है। इसके अलावा, दोनों प्रभार अब विदेशी दर से जुड़े हैं और पोत स्वामी/एजेंट से वसूल किए जाते हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, बाजों के लिए और रियायत हेतु कोई मामला नहीं है।

किया था। अतः एमबीपीटी स्थिति स्पष्ट करे। एमबीपीटी द्वारा लागू किए जाने के लिए प्रस्तावित संशोधन, यदि कोई हो, के लेखा पर वित्तीय विवीक्षा भी लिया जाए।

9. एमओएस ने जनवरी 2005 में (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए अपने पत्र दिनांक 17 सितम्बर, 2015 द्वारा इस प्राधिकरण को निदेश जारी किया था। एमओएस के पत्र दिनांक 17 सितम्बर, 2015 के अनुसार, तटीय पोतों तथा तटीय कंटेनरों के लिए पोत संबंधित प्रभार और कंटेनर संबंधित प्रभारों को अमेरिकी डॉलर के सापेक्ष भारतीय रुपये के विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार और सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। एमओएस का यह निदेश इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 5 अक्टूबर, 2015 द्वारा संप्रेषित किया गया था। तथापि, एमओएस ने अपने हाल ही के पत्र दिनांक 11 मई, 2016 द्वारा अपने पूर्व निदेश दिनांक 17 सितम्बर, 2015 को लंबित रखने का निदेश दिया था। अतः, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 5 अक्टूबर, 2015 को भी लंबित रखने के लिए एक आदेश दिनांक 19 मई 2016 पारित किया था। इस परिस्थिति में, एमबीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 23 मई, 2016 द्वारा एमओएस पत्र दिनांक 17 सितम्बर, 2015 से आने वाले उच्चतर तटीय राजस्व को वापिस लेते हुए संशोधित फार्म-3 भेजा था।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i) मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) का मौजूदा दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा जनवरी 2015 में संशोधित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 2 जनवरी 2015 द्वारा अनुमोदित एमबीपीटी का दरमान 31 मार्च 2017 तक वैध है। उक्त आदेश द्वारा, स्टीवडोरिंग प्रभारों सहित सभी कार्गो संबंधित प्रभारों पर 23 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत की गई थी। पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि स्वीकृत नहीं की गई थी।
- (ii) जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी के मौजूदादरमान 31 मार्च 2017 तक वैध है। तथापि, एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के लागू होने की तारीख से तीन वर्षों की अवधि के लिए अपने दरमान के समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने का चयन किया था। एमबीपीटी के अनुसार, 2015 में पिछले संशोधन में, इस प्राधिकरण ने पोत संबंधित प्रभारों में 23 प्रतिशत तक वृद्धि नहीं की थी जैसाकि पोत संबंधित गतिविधि द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के लिए पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया था। लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत की वृद्धि भी इस आधार पर अनुमोदित नहीं की गई है कि एमबीपीटी ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर ये प्रभार निर्धारित नहीं किए थे। इसके अलावा, एमबीपीटी ने बताया है कि जनवरी 2015 के आदेश के पैरा 11 (xvi) (एम) में, 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की उच्चतर मात्रा के लिए एमबीपीटी को विकल्प उपलब्ध करवाया गया था।

इस संबंध में, यह याद किया जाए कि जनवरी 2015 के एमबीपीटी आदेश के पैरा 11 (xvi) (एम) में यथा प्रतिवेदित, हालांकि पत्तन ने 01 अप्रैल 2014 से 23 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी, 23 प्रतिशत वृद्धि फरवरी 2015 से प्रदान की गई थी। समय अन्तराल के लिए अच्छा करने हेतु, उस समय उपलब्ध विकल्प 26 माह के शेष प्रशुल्क चक्र अर्थात् फरवरी 2015 से मार्च 2017 के लिए 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की मात्रा प्रदान करना था। तथापि, यह प्राधिकरण अपनी ओर से 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि प्रदान करने की स्थिति में नहीं था, विचार करते हुए कि पत्तन ने स्वयं केवल 23 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी, हालांकि, इसकी घाटा स्थिति के अनुसार, इसे उच्चतर वृद्धि प्रतिशत की मांग करनी चाहिए थी। इस स्थिति के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने इस संबंध में एमबीपीटी से प्रस्ताव पर विचार करने के लिए अपना खुलापन दर्शाया था, यदि पत्तन ऐसा चाहता है, 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की उच्चतर मात्रा प्रदान करने के लिए, भावी प्रभाव से, समय के नुकसान हेतु राजस्व को अच्छा करने के लिए।

- (iii) इसी बीच, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. 8(1)/2014-टीएमपी दिनांक 13 जनवरी 2015 द्वारा नई "महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015" जारी की थी जिसे इस प्राधिकरण द्वारा 27 जनवरी 2015 को राजपत्र सं. 30 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। नई "महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2015" 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 में यथा विनिर्दिष्ट, प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श करके इस प्राधिकरण द्वारा वर्किंग दिशानिर्देश जारी किए गए थे। वर्किंग दिशानिर्देश 4 जून 2015 को राजपत्र सं. 207 द्वारा अधिसूचित किए गए थे।
- (iv) इस प्रकार, इस आधार पर कि प्रशुल्क नीति, 2015 पत्तन को इस तरह से दरमान पर निर्णय लेने की अनुमति देती है कि दरमान में प्रस्तावित वृद्धि से अनुमानित राजस्व सृजन अधिकतम वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर है तथा दिया गया है कि घाटे की कुछ मात्रा कवर किए बिना रह गई थी जैसाकि एमबीपीटी द्वारा एमबीपीटी के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान विकल्प चुना गया था, एमबीपीटी 31 मार्च 2019 को समाप्त तीन वर्षीय प्रशुल्क चक्र के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के साथ-साथ वर्किंग दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्टों के आधार पर अपने दरमानों की समीक्षा करने के लिए प्रस्ताव लेकर आया बताया गया है।
- (v) एमबीपीटी ने दिसम्बर 2015 में सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, एमबीपीटी ने हमारे द्वारा पत्र दिनांक 05 मई 2016 द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजा था। उसके बाद, इसके दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु एमबीपीटी प्रस्ताव को अंतिम रूप देने के लिए लिया गया है। इस प्रयोजन के लिए, किए गए निवेदनों तथा मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ एमबीपीटी द्वारा दिसम्बर 2015 में दाखिल किए गए प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (vi) (क). प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया जाए जोकि तीन वर्षों 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) और 2013-14 (वाई 3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है, परन्तु प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 में यथा निर्धारित कुछ अतिरिक्तों तथा इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों जमा 31 मार्च, 2014 को प्राप्त पूंजी प्रगतिधीन सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ, प्रैक्टिस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट/लागत तथा प्रबंधन लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित के अधीन है।

(ख). एमबीपीटी ने प्रैक्टिस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) और 2013-14 (वाई 3) के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा का मूल्यांकन किया है। एमबीपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को अलग

रखा है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार एमबीपीटी द्वारा किए गए निम्नलिखित समायोजन विशिष्ट उल्लेख के लिए दिए गए हैं:

- (i). एमबीपीटी ने संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों को अलग रखा है। ऋणों पर ब्याज शून्य बताया गया है।
- (ii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2(iii) तथा कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी बकाया राशि, पेंशन/ग्रेच्युटी, मजदूरी संशोधन से मिलने वाला एक्स-ग्रेशिया भुगतान आदि का 1/5 वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में शामिल किए जाने हैं। इसी तरह, पेंशन निधि के अंशदान का 1/5वां एआरआर की गणना हेतु शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 4/5वां एआरआर परिकलन में अलग रखा जाना है।

एमबीपीटी ने पत्तन एवं बम्बई डॉक लेबर बोर्ड (बीडीएलबी) हेतु तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान मजदूरी के बकाया राशियों के 4/5वें के लिए रु 1.97 करोड़, रु 5.13 करोड़ तथा रु 23.52 करोड़ अलग रखा है, और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

इसी तरह, एमबीपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (एसवीआरएस) के लिए क्षतिपूर्ति के 4/5वें के लिए रु 0.80 करोड़, रु 0.80 करोड़ तथा रु 49.30 करोड़ को अलग रखा था, जैसाकि पत्तन एवं तत्संबंधी वर्षों के बीडीएलबी हेतु वार्षिक लेखों में दर्शाया गया था, और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

इसके अलावा, एमबीपीटी ने तदनुसूची वर्षों के लिए बीडीएलबी के साथ-साथ पत्तन के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान के 4/5वें का जोड़ होते हुए वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 में क्रमशः रु 372.74 करोड़, रु 453.68 करोड़ तथा रु 565.98 करोड़ को अलग रखा था। एमबीपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समायोजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार है तथा इसलिए विचार किया गया है।

- (iii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2(iv) तथा कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2(iv) के अनुसार, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय प्रचालन व्यय के जोड़ के 25 प्रतिशत की सीमा के अधीन तथा मूल्यहास केवल एआरआर गणना में सुविचारित किए जाने के लिए है।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए क्रमशः रु 217.60 करोड़, रु 253.69 करोड़ तथा रु 255.35 करोड़ हैं। उसके बाद, एमबीपीटी ने रु 134.25 करोड़, रु 154.17 करोड़ तथा रु 159.76 करोड़ पर लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार प्रचालन व्ययों (मूल्यहास सहित परन्तु संपदा से संबंधित प्रचालन व्ययों के अतिरिक्त) के 25 प्रतिशत का मूल्यांकन किया है। प्रचालन व्ययों के 25 प्रतिशत से अधिक उपरिव्ययों को प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधानों का पालन करते हुए क्रमशः वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 में एआरआर से अलग रखा गया है।

- (iv). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, पड़ोसी बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्यय एआरआर के परिकलन से अलग रखे जाते हैं। एमबीपीटी ने पड़ोसी बर्थों की किसी मौजूदगी ने नहीं दर्शाया था और इसलिए इस शीर्ष के अधीन किसी व्यय का अनुमान नहीं लगाया था।

- (vii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.3 और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, एमबीपीटी वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए औसत व्ययों रु 1209.92 करोड़ पर पहुंचा है।

- (viii). (क). एमबीपीटी कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूंजी पर पहुंचा है। एमबीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2014 को निवल अचल परिसंपत्तियों और कार्यगत पूंजी पर विचार किया था। जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी ने बताया है कि पड़ोसी बर्थ के संबंध में पत्तन द्वारा कोई व्यय नहीं किया गया है।

- (ख). कार्यगत पूंजी में वस्तुसूची, विविध देनदारियां तथा रोकड़ शेष शामिल हैं। वस्तुसूची तथा विविध देनदारियों को कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार परिकलित किया गया देखा जा सकता है। रोकड़ शेष को मासिक रोकड़ व्ययों, मूल्यहास अतिरिक्त, परन्तु संपदा गतिविधि के रोकड़ व्ययों को शामिल करते हुए, को लेखा में लेते हुए एमबीपीटी द्वारा परिकलित किया देखा गया है। चूंकि संपदा गतिविधि को प्रशुल्क नीति, 2015 के परिदृश्य से अलग रखा गया है, रोकड़ शेष को संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों को अलग रखते हुए एक माह के रोकड़व्ययों पर विचार करने के लिए पुनः गणना की गई है।

- (ग). संशोधित कार्य पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी एमबीपीटी द्वारा निर्धारित रु 1372.71 के स्थान पर रु 1366.87 करोड़ परिगणित होता है।

- (घ). 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रु 218.70 करोड़ की दर से संशोधित नियोजित पूंजी पर परिगणित किया गया है जोकि एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।

- (ix). एआरआर रु 1209.92 करोड़ की दर से तीन वित्तीय वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए व्यय जमा रु 218.70 करोड़ की दर से नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ 31 मार्च 2014 को कुल रु 1428.62 करोड़का औसत है। इसके अलावा, कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर को वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए क्रमशः 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत की दर से लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किया गया है। अधिकतम सूचकांकित एआरआर वर्ष 2015-16 के लिए रु 1572.19 करोड़ परिगणित होता है जबकि इसके विपरीत एमबीपीटी द्वारा रु 1573.22 करोड़ की दर से अधिकतम सूचकांकित एआरआर परिगणित किया गया है।

प्रशुल्क नीति का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया जाए जोकि तीन वर्षों, 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) तथा 2013-14 (वाई 3) के लिए वास्तविक व्यय जमा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के जोड़ का औसत है। इस संबंध में, हम पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से पहले ही अनुरोध कर चुके हैं कि विशिष्ट वर्ष 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) तथा 2013-14 (वाई 3) दर्शाने की बजाय (वाई 1), (वाई 2) और (वाई 3) निर्धारित करते हुए नीति में उक्त खंड संशोधित करें ताकि एआरआर में तत्काल पूर्ववर्ती तीन वर्षों की अवधि से संबंधित

वास्तविक व्यय की औसत को लिया जा सके। इस संबंध में एमओएस के प्रतिसाद की प्रतीक्षा है। इसी बीच, चूंकि वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 पहले ही समाप्त हो चुके हैं, वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए क्रमशः 6 प्रतिशत तथा 3.82 प्रतिशत के लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत को लागू करते हुए अधिकतम सूचकांकित एआरआर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण स्वीकार किया गया है ताकि एआरआर अर्जित करने के लिए अपना दरमान तैयार करने में एआरआर के अनुमानन में पत्तन को नुकसान नहीं हो।

चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित पत्तन द्वारा दी गई एआरआर गणना के विस्तृत गणना पर विश्वास किया गया है परन्तु जैसा कि ऊपर चर्चा की गई है कार्य पूंजी के शीर्ष के अधीन रोकड़ शेष को प्रभावित करने वाले संशोधन के अधीन। प्रमाणित अधिकतम सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(रु0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय	1115.23	1285.95	1228.59
2	औसत व्यय [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3		1209.92	
3	31-03-2014 को प्रगतिधीन पूंजी सहित 31-03-2014 को नियोजित पूंजी तथा प्रतिमानकों के अनुसार कार्य पूंजी		1366.87	
4	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%		218.70	
5	31 मार्च 2014 को एआरआर (5=2+4)		1428.62	
6	वर्ष 2014/15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (6%)		1514.34	
7	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर का सूचकांकन (3.82%)		1572.19	
8	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)		1572.19	

- (x). (क). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को यह सुविधा है कि वे वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों को प्रतिसाद दें तथा प्रैक्टिस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करें। पत्तन ने कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2014/15 में प्रहस्तित तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.5 के अनुसार, दरमान तैयार करते समय, एमबीपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित दरमान तैयार करने के लिए वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तितपोतों के जीआरटी तथा टनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया बताया गया है।
- (ख). एमओएस ने जनवरी 2005 में तत्कालीन पोत परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय (एसएसआरटीएच) द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए अपने पत्र सं. 8/(15)2015-टीएमपी दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा इस प्राधिकरण को एक निदेश जारी किया था। एमओएस के उक्त निदेश के अनुसार, तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभारों को भारतीय रुपया बनाम अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों हेतु तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो तथा ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। विदेशी कंटेनरों के लिए अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों के संबंध में भी, तटीय कंटेनर के लिए प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों हेतु लागू तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। तटीय पोत तथा तटीय कंटेनर हेतु दरों के तत्काल निर्धारण हेतु एमओएस के निदेश के आधार पर, इस प्राधिकरण ने महापत्तनों तथा वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमानों में उपयुक्त टिप्पणियां शामिल करने के लिए एक आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 5 अक्टूबर 2015 पारित किया था और कार्यान्वयन के लिए एमबीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों तथा संबद्ध बीओटी प्रचालकों को संप्रेषित किया गया था। तदनुरूप, एमबीपीटी ने सरकार की उपर्युक्त नीति से आने वाले उच्चतर तटीय राजस्व का अनुमान लगाया था। तथापि, एमओएस ने अपने अनुवर्ती पत्र दिनांक 11 मई 2016 द्वारा अपने पूर्ववर्ती निदेश दिनांक 17 सितम्बर 2015 को लंबित रखने का निदेश दिया था। अतः, इस प्राधिकरण ने 5 अक्टूबर 2015 के आदेश को लंबित रखने के लिए एक आदेश दिनांक 19 मई 2016 पारित किया था। इस स्थिति में, एमबीपीटी ने एमओएस पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 के प्राप्त होने वाले उच्चतर तटीय राजस्व को वापिस लेते हुए संशोधित फार्म-3 भेजा था।
- (ग). एमबीपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित प्रतिवेदित वास्तविक कार्गो यातायात 616.60 लाख टन बताया गया है। विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों सहित कार्गो संबंधित प्रभारों में 13 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि, लाइसेंस शुल्क में 70 प्रतिशत वृद्धि और पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत वृद्धि तथा नई प्रशुल्कमद अर्थात् स्लिप वे प्रभारों के संबंध में आय पर विचार करते हुए, एमबीपीटी प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन रु0 1306.64 करोड़ पर पहुंचा था।
- (घ). लाइसेंस शुल्कों में 70 प्रतिशत वृद्धि के संबंध में, यह याद किया जाए कि 2015 में एमबीपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, हालांकि एमबीपीटी ने बताया था कि लाइसेंस (भंडार) शुल्क तथा भंडार गृह प्रभार भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने हैं, एमबीपीटी ने लागत स्थिति के आधार पर तथा भूमि नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण किए बिना लाइसेंस (भंडार) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी। एमबीपीटी ने तब रेडी रिकनर दरों की तत्कालीन लाइसेंस (भंडार) शुल्कों से तुलना की थी और बताया था कि रेडी रिकनर दरों के अनुसार लाइसेंस शुल्क में वृद्धि करने से पत्तन के कार्गो यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इस संबंध में, चूंकि इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी है कि पत्तन न्यासों की संपदाओं के लिए संपदा संबंधित प्रभार निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए समय-समय पर सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण किया जाए और चूंकि एमबीपीटी ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर लाइसेंस (भंडार) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभार निर्धारित नहीं किए थे, इसलिए इस प्राधिकरण ने

जनवरी 2015 के अपने आदेश में केवल तत्कालीन स्तर पर लाइसेंस (भंडार) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभार निर्धारित किए थे और एमबीपीटी को 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्टों के अनुसार लाइसेंस (भंडार) शुल्कों, भंडारगृह प्रभारों तथा स्लिपवे प्रभारों को निर्धारित करने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी गई थी। एमबीपीटी की जानकारी में यह भी लाया गया था कि यदि बाजार स्थिति को दर्शाती दरें बहुत अधिक हो तो 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में कारणों का उल्लेख करते हुए दरों में संशोधन किया जा सकता है।

इस परिप्रेक्ष्य में, मौजूदा प्रस्ताव में, एमबीपीटी ने इस आधार पर कि निम्नतम दर अर्थात् रेडी रिकनर दर पर विचार करने के बाद भी भंडारण शुल्कों में वृद्धि 400 प्रतिशत परिगणित होती है जिससे पत्तन के कार्गो नुकसान होगा, तथा चूंकि प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 2.7 विनिर्दिष्ट करता है कि, दरमान में परिवर्तन करते समय, महापत्तन न्यासों को यह सुनिश्चित करना होगा कि दरमान में परिवर्तनों के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं हो तथा यह सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी महापत्तन न्यासों के अध्यक्ष की होगी, एमबीपीटी ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया था जोकि एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर बताया गया है।

इसके अलावा, एमबीपीटी ने बताया है कि लाइसेंस (भंडारण) प्रभार संपदा संबंधित प्रभार नहीं हैं और ये प्रभार सामान्य उपयुक्ता आधार पर गोदी के भीतर के क्षेत्र के उपयोग के लिए हैं। एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि उक्त क्षेत्र लम्बी अवधि अथवा सिर्फ इसी के उपयोग के लिए आवंटित नहीं किया गया है और यह क्षेत्र एक्जिम कार्गो के अस्थायी भंडारण के लिए उपयोग किया जाता है। इस स्थिति के मद्देनजर, एमबीपीटी ने बताया है कि उक्त क्षेत्र के उपयोग हेतु प्रभारों की संपदा संबंधित उपयोग से तुलना नहीं की जा सकती।

एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के संबंध में, संदर्भ एमबीपीटी के मौजूदा दरमान के अध्याय-3 के अधीन खंड 3.3 में लिया गया है, जोकि मासिक आधार पर प्रति वर्ग मीटर पर वसूल किए जाने वाले लाइसेंस (भंडार) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभार निर्धारित करता है। हालांकि प्रभार एक्जिम कार्गो के अस्थायी भंडारण के लिए वसूल किए जाते हैं, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा बताया गया है, दरें विनिर्दिष्ट समयावधि के लिए 'अधिग्रहीत क्षेत्र' पर निर्धारित की गई हैं और 'टनभार' आधार पर निर्धारित नहीं की गई हैं। जब परिहार्य भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार किरायों के विनिर्दिष्ट समयावधि निर्धारण हेतु दरें 'अधिग्रहीत क्षेत्र' आधार पर निर्धारित की जाती हैं।

वर्ष 2014 में जारी किए गए सरकार के संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 10 और 11 इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित आरक्षित कीमत को लेखा में लेते हुए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर तथा बाहर भूमि का आबंटन विनिर्दिष्ट करते हैं। इसलिए, एमबीपीटी को यह सलाह दी गई है कि 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करें तथा भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीनों के भीतर प्रस्ताव दाखिल करें। ऐसा करते समय, एमबीपीटी उक्त नीति का पैरा 13 देख सकता है जो पत्तन न्यास को भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर किराये निर्धारित करने का अधिकार देता है जोकि कारणों के साथ भूमि नीति दिशानिर्देशों के पैरा 13 के अधीन सूचीबद्ध कारकों का उच्चतम नहीं है। इसी बीच, लाइसेंस (भंडार) शुल्क तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि इसके मद्देनजर तदर्थ आधार पर अनुमोदित की गई है कि एमबीपीटी ने भूमि का बाजार मूल्य निर्धारित करने के लिए मूल्यांकनकर्ताओं की नियुक्ति हेतु निविदाएं आमंत्रित की हैं।

(ड). ₹0 1150/- प्रति स्लिपवे की दर से पत्तन द्वारा प्रस्तावित स्लिपवे प्रभारों के संबंध में, यह याद किया जा सकता है कि 2015 में एमबीपीटी के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, एमबीपीटी ने कहा था कि स्लिपवे प्रभार भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने हैं। इस संदर्भ में, एमबीपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि ₹0 1150/- प्रति स्लिपवे के प्रस्तावित स्लिपवे प्रभार पर पहुंचने के लिए, एमबीपीटी को 2015 के रेडी रिकनर के अनुसार भूमि के बाजार मूल्य को लेता देखा गया है तथा उक्त बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत पर विचार किया गया है।

तथापि, भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के खंड 11.2(ड) के अनुसार, भूमि आबंटन समिति (एलएसी) पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा गठित की जाएगी जिसमें पत्तन के उपाध्यक्ष, तथा वित्त, संपदा तथा यातायात विभागों के प्रमुखों को शामिल किया जाएगा। एमबीपीटी ने एलएसी के गठन के बारे में नहीं दर्शाया है। इसके अलावा, 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के खंड 13(क) के अनुसार, एलएसी पांच कारकों जैसे (i) राज्य सरकार का रेडी रिकनर मूल्य यदि समान वर्गीकरण/गतिविधियों के लिए उपलब्ध हो, (ii) पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा अनुमोदित की जाने वाली उपयुक्त वार्षिक वृद्धि दर के साथ, पत्तन के पड़ोस (पत्तन का पड़ोस तत्संबंधी पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा निर्णीत किया जाता है) में पिछले तीन वर्षों में पंजीकृत वास्तविक प्रासंगिक लेनदेनों की उच्चतम दर (iii) समान लेनदेनों के लिए पत्तन भूमि की उच्चतम स्वीकृत निविदा-सह-नीलामी दर पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा अनुमोदित वार्षिक वृद्धि दर के आधार पर अद्यतन की गई है, (iv) अनुमोदित मूल्यांकनकर्ता द्वारा निर्धारित मूल्य (v) पत्तन द्वारा यथा चिह्नित कोई अन्य प्रासंगिक कारकों के उच्चतम को लेखा में लेते हुए भूमि का बाजार मूल्य निर्धारित किया जाएगा। यदि एलएसी उच्चतम कारक का चयन नहीं कर रही है तो दिशानिर्देश इसके कारणों को लिखित में दर्ज किए जाने की अपेक्षा करते हैं। 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के खंड 13(क) और (ख) के साथ पठित खंड 13(ग) के अनुसार, पत्तन एलएसी द्वारा अनुशसित भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर भूमि के अद्यतन दरमान के निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण को प्रस्ताव दाखिल करेगा जोकि 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के पैरा 13(क) में विनिर्दिष्ट भूमि के बाजार मूल्य हेतु पांच कारकों के उच्चतम को सामान्यतः ध्यान में रखेगा। यदि एलएसी उच्चतम कारक का चयन नहीं करती है तो दिशानिर्देश एलएसी से इसके कारणों को लिखित में दर्ज करने की अपेक्षा करते हैं।

स्लिपवे प्रभारों के संबंध में, एमबीपीटी ने कभी एलएसी का गठन किया हो ऐसा नहीं देखा गया है और न ही 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्टों का बिल्कुल अनुसरण करते हुए देखा गया है। अतः, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि स्लिप वे प्रभारों के निर्धारण हेतु भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 का अनुसरण करते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करें तथा भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीनों के भीतर प्रस्ताव दाखिल करें। इसी बीच, ₹0 1150/- प्रति स्लिपवे की प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर अनुमोदित की गई है।

(च). इस प्रकार, विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों सहित कार्गो संबंधित प्रभारों में 13 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि और प्रस्तावित स्लिपवे प्रभारों से आय को शामिल करते हुए, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन एमबीपीटी द्वारा यथा परिगणित ₹0 1306.64 करोड़ परिगणित होता है। यह देखा जा सकता है, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन ₹0 1306.64 करोड़ अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) ₹0 1572.19 करोड़, जैसाकि पहले गणना की गई है, से निम्नतर है, ₹0 265.55 करोड़ के अन्तर को छोड़ते हुए, जिसे पत्तन द्वारा अनाच्छादित छोड़ा गया है। अन्य शब्दों में, स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के साथ, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय तथा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ जोकि

रु० 218.90 करोड़ है, के प्रचालन लागतों को पूरा करने के लिए भी पर्याप्त नहीं है। यह एमबीपीटी का जागरूक निर्णय है कि एआरआर के मांग स्तर पर प्रशुल्क में वृद्धि नहीं की जाए।

- (छ). इस स्थिति पर विचार करते हुए कि विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों एवं पोत संबंधित प्रभारों सहित कार्गो संबंधित प्रभारों में वृद्धि, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा मांग की गई है, अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर है तथा पत्तन के निर्णय पर आधारित है, यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों सहित कार्गो संबंधित प्रभारों में 13 प्रतिशत की वृद्धि और पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत करने के लिए प्रवृत्त है।
- (ज). **संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों तथा संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति तथा अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति की वजह से पत्तन में संबद्ध पणधारियों को हो रही समस्याओं के बारे में गंभीर चिंता व्यक्त की थी। अधिकांश उपयोक्ताओं ने एमबीपीटी के प्रतिवेदित खराब अवसंरचना पर विचार करते हुए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि किए जाने पर भी आपत्ति उठाई थी। तथापि, इस संबंध में, यह ध्यान रखा जाए कि प्रशुल्क में वृद्धि, एमबीपीटी द्वारा यथा मांग की गई, अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर है। चूंकि एमबीपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि प्रशुल्क नीति, 2015 के विनिर्दिष्टों के परिदृश्य के भीतर है, प्रशुल्क में वृद्धि की स्वीकृति अपरिहार्य है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। एमबीपीटी कम दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट स्वीकृत किए जाने के अधिकार का उपयोग कर सकता है। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, एमबीपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध है कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा।**

उसी समय, गुणवत्तायुक्त सेवाओं के प्रावधान में अवसंरचना महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है तथा सेवा प्रदाता के रूप में एमबीपीटी को उसकी अवसंरचना सुविधाओं में सुधार करते हुए गुणवत्तायुक्त सेवाएं प्रदान करने का प्रयास करना चाहिए। तदनुसार, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि पत्तन सेवाएं प्रदान करने के समय उपयोक्ताओं की चिंताओं का पर्याप्त ध्यान रखते हुए अपनी अवसंरचना सुविधाओं पर गंभीरतापूर्वक ध्यान दें।

- (xi). जैसाकि पहले बताया गया है, तटीय दरों के पुनर्विवरण के संबंध में एमओएस के निदेश के आधार पर, मौजूदा दरमान में तटीय पोत के लिए निर्धारित दर के स्थान पर, अपने प्रस्तावित दरमानों में एमबीपीटी ने यह एक टिप्पणी निर्धारित की है कि तटीय पोत के लिए दर विनिमय दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए परिकलित विदेशगामी पोत हेतु 60 प्रतिशत तक भारतीय रूपयों में संग्रहीत किया जाएगा। इस लेखा पर राजस्व प्रभाव फार्म-3 में लिया बताया गया है। तथापि, तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने अपने पूर्ववर्ती निदेश दिनांक 17 सितम्बर 2015 को अस्थायी रूप से लंबित रखने के लिए एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेश दिनांक 11 मई 2016 के आधार पर एक आदेश दिनांक 19 मई 2016 पारित किया था। तदनुसार, मौजूदा रियायती तटीय पोत दरें 13 प्रतिशत ऊर्ध्वमुखी संशोधन के अधीन जारी रह सकती हैं।
- (xii). खंड 2.1 क - समेकित पाइलटिंग तथा टोवेज प्रभार में प्रस्तावित दरमानों में, एमबीपीटी ने यह पादटिप्पणी शामिल की थी कि स्थानांतरण प्रभार टगों के बिना है तथा यदि टगों का उपयोग किया जाता है तो गोदी प्रभार लागू होंगे। इस संबंध में, एमबीपीटी का मत है कि स्पष्टता नहीं है कि कैसे 'स्थानांतरण' का अर्थ मूरिंग लाइनों के साथ बर्थ से बर्थ अर्थात् 'वारपिंग' हो सकता है; अथवा टगों की मदद से बर्थ से बर्थ हो सकता है। एमबीपीटी के अनुसार, पोत के गोदीकरण/अगोदीकरण के समय पाइलटों की प्रकृति के बीच कोई अन्तर नहीं है और इसलिए 'टगों से स्थानांतरण' को गोदीकरण प्रभारों के रूप में माना जा सकता है। दिया गया है कि प्रस्तावित पादटिप्पणी अधिक स्पष्टता देती है तथा इससे विसंगति कम होगी, प्रस्तावित पाद टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xiii). खंड 2.2 - मिड-स्ट्रीम तथा पत्तन लाइटरेज लंगरगाह क्षेत्र (डबल बैंकिंग) में कार्गो के कार्य के लिए अन्य पोत के समीप व्यवस्था करने के लिए पोत/बाजों/नावों पर प्रभार पास पाइलट पोतों तथा बाजों को शामिल करने के लिए संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि लगभग सभी बाज/टग/पोत मिड-स्ट्रीम में कार्गो की लदाई/उतराई में संलग्न हैं और पत्तन लाइटरेज लंगरगाह क्षेत्र के पास पास पाइलट परमिशन है, जो बाजों को एमबीपीटी पाइलट को लिए बिना आवागमनों की 'एन' संख्या का निष्पादन करने के लिए बाजों को अनुमति देता है, पास पाइलट पोत/बाज केवल जल वाहन प्रभार की अदायगी करते हैं और डबल बैंकिंग प्रभार की अदायगी नहीं करते हैं। चूंकि ज्यादातर मिड-स्ट्रीम प्रचालन पास पाइलट बाजों/पोतों द्वारा किया जाता है, इसलिए एमबीपीटीने उक्त टिप्पणी का प्रस्ताव किया है जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xiv). घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, एमबीपीटी ने रु० 180000/- प्रति वैगन की दर से रेल कारों हेतु घाटशुल्क दर शामिल की थी। उक्त दर कांडला पत्तन न्यास में 0.24 प्रतिशत की यथामूल्य दर से विपथित बताया गया है जोकि रु० 173,627/- प्रति वैगन परिगणित होता है। चूंकि रेल कारों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर अन्य पत्तन में प्रचलित मौजूदा दर से विपथित किया गया है और क्योंकि उक्त लेवी के लिए उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है और चूंकि एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने विशेष रूप से प्रस्तावित दर अनुमोदित की है, इसलिए रेल कारों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर रु० 180000/- प्रति वैगन अनुमोदित की गई है।
चूंकि अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान इस मद से राजस्व सृजन के बारे में कोई निश्चितता नहीं है, रेल कारों से घाटशुल्क के लेखा पर राजस्व को एमबीपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में नहीं लिया गया है। अधिकतम सूचकांकित एआरआर और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर एमबीपीटी द्वारा अनुमानित आय, जोकि रु० 265.55 करोड़ है, के बीच राजस्व अन्तर पर विचार करते हुए उक्त लेवी के लेखा पर होने वाली आय को राजस्व घाटे में सबसम किया जाएगा।
- (xv). घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, बुलडोजरों, फोर्कलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों तथा मिलिट्री ट्रैंको (आयात और निर्यात) सहित मोटर वाहनों तथा कारों के मामले में घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर निर्धारित करना जारी रखा गया है। वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 2.10 पत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि मौजूदा दरमान में यथामूल्य घाटशुल्क दर से दूर रहे तथा ऐसे कार्गो के प्रहस्तन अथवा बाजार निर्धारित प्रशुल्क के लिए विशेष मामले पर विचार करते हुए विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित करें। तदनुसार, एमबीपीटी सभी कार्गो मदों के लिए प्रति इकाई आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए विशेष रूप से अनुरोध करता रहा है। इस संबंध में, एमबीपीटी ने कहा है कि यह 'ऑटोमोबाइल कार्गो हेतु प्रति इकाई दर' के लिए प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया में है तथा इसके न्यासी बोर्ड के अनुमोदन पर, यह पृथक प्रस्ताव दाखिल करेगा। उस समय तक, एमबीपीटी ने प्रस्तावित वर्धित यथामूल्य प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है। जहां तक परियोजना कार्गो का संबंध है, चूंकि यह उपयोक्ता स्थान है, आवागमन के लिए अधिक समय ले सकता है तथा उत्पादकता देता है, एमबीपीटी ने यथामूल्य दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है।

वर्तमान में प्रति इकाई आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए किसी प्रस्ताव के अभाव में, इकाई आधार दर के निर्धारण पर कार्य करने के लिए पत्तन को प्रोत्साहित करने के लिए किसी वृद्धि के बिना मौजूदा स्तर पर यथामूल्य दरों को जारी रखने की अनुमति दी गई है। यथामूल्य दर जारी रखने के लिए, एमबीपीटी का कारण कि परियोजना कार्गो उपभोक्ता स्थान है तथा आवागमन में अधिक समय लग सकता है तथा निम्नतर उत्पादकता देता है, टेनेबल नहीं है। कई ऐसे महापत्तन हैं जो परियोजना कार्गो के लिए भी प्रति इकाई घाटशुल्क दरें निर्धारित करते हैं। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एमबीपीटी को प्रति इकाई आधार पर बुल डोजरों, फॉकलिफ्टों, ट्रैक्टरों, क्रेनों तथा मिलिट्री टैंकों तथा परियोजना कार्गो सहित मोटर वाहनों तथा कारों के मामले में घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने और भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीनों के भीतर दाखिल करने की सलाह देता है।

- (xvi). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से पत्र के आधार पर, एमबीपीटी से इस प्रकार सुरक्षा भंडारों हेतु घाटशुल्क दरों की अनुप्रयोज्यता के बारे में दरमान में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था कि निर्धारित दरों के लागू होने पर उपयोक्ताओं के दिमाग में दुविधा है। इस संबंध में, एमबीपीटी ने इसके लिए खंड 3.1(क) में सामान्य टिप्पणियों के क्र.सं. 13 पर टिप्पणी निर्धारित की थी कि "सुरक्षा भंडारों" में "बम्ब, ग्रेनाइड्स, टोरपेडोस, माइन्स, मिसाइलें, तथा इस प्रकार के युद्ध के हथियार और उसके हिस्से; कार्टरेज तथा अन्य आयुध और प्रोजेक्टाइल्स और उसके हिस्से, हथियारों, आयुध, पार्ट्स तथा उनकी एसेसरीज के अधीन आने वाले कार्टरेजीज वाड्स परन्तु "उसके हिस्से" के संदर्भ को भारत के सीमाशुल्क प्रशुल्क के अध्याय सं. 93 की टिप्पणी सं. 2 के अनुसार रेडियो अथवा राडार एप्राट्स शामिल नहीं किया जाएगा। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xvii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से प्राप्त पत्र के आधार पर, एमबीपीटी से आयात सामान्य विनिहित (आईजीएम) अथवा निर्यात सामान्य विनिहित (ईजीएम) में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में दरमान में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने के लिए अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, एमबीपीटी ने पत्तन में अपने प्रथम नौचालन पर आने वाले पोतों, जिन्हें सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किया गया है, कार्गो रूप में नहीं माना जाएगा और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि पोत अपने स्वयं के स्टीम में पत्तन में आते हैं तथा अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं से बाहर जाते हैं, के लिए खंड 3.1(क) के लिए सामान्य टिप्पणियों के क्र.सं. 14 पर एक टिप्पणी निर्धारित की थी। तथापि, जब पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों की लदाई अथवा उतराई की जाती है तो उपर्युक्त 3.1(क) के अनुसार घाटशुल्क ऐसे पोतों पर देय होगा। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xviii). संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोक्ताओं में से एक अर्थात् सी मास्टर शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड (एसएमएसपीएल) ने निवेदन किया था कि मौजूदा दरमान के अनुसार, आइलैंड पोतों को तटीय पोतों जैसा माना जाता है और वह तटीय रियायत पर नई नीति के साथ है तथा एमबीपीटी के साथ नई नीति के अनुसार टिप्पणी प्रस्तावित करते हुए, यह आइलैंड पोतों सहित तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क में तीव्र वृद्धि की वजह से था और केवल भारतीय रुपये में भुगतान करता है। तदनुसार, एसएमएसपीएल द्वारा प्रस्तावित किया गया था कि आइलैंड पोत वर्गीकृत होने चाहिए तथा अलग से प्रभारित किया जाना चाहिए। इस संबंध में, एमबीपीटी ने बताया है कि चूंकि बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार तटीय पोत की तुलना में पहले ही छूट वाली दर पर हैं, तटीय पोत तथा बाजों के बीच मौजूदा समानता बनाए रखने की जरूरत है और इसलिए, बाजों को और रियायत का कोई मामला नहीं है। इस संबंध में फैसले तथा कारण पर विश्वास किया गया है।
- (xix). संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, मुम्बई एवं न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मनसा) ने एमबीपीटी द्वारा क्रूज पोत पर आस्टिंग वरीयता प्रभारों की वसूली के संबंध में सवाल उठाया था। मनसा के अनुसार, चूंकि क्रूज पोतों के नौचालनों को उनके आगमन की संभावित तारीख (ईटीए) के बारे में 2 साल पहले घोषणा कर दी जाती है, सभी को इसके आगमन की जानकारी होती है और कि यात्री बर्थ पूर्व सूचना के अनुसार तैयार रखे जाने चाहिए। तथापि, इस समय, पोत की कुछ अन्य श्रेणी को इस शर्त पर यात्री बर्थ पर बर्थ करने की अनुमति दी जाती है कि यात्री/क्रूज पोतों के आगमन पर कक्ष उपलब्ध करवाने के लिए बर्थ खाली कर दिया जाएगा। ऐसे मामलों में, मनसा ने बताया है कि यात्री टर्मिनल पर बर्थ किए गए पोत की आस्टिंग के लेखा पर क्रूज/यात्री पोतों की बर्थिंग के लिए एमबीपीटी द्वारा आस्टिंग प्रभारों की वसूली की जाती है। 'क्रूज पोतों' के लिए एमबीपीटी में समर्पित बर्थ नहीं हैं। क्रूज पोतों के लिए बर्थों को खाली/निष्क्रिय/आरक्षित नहीं रखा जा सकता। पोतों की जल्द वापसी के लिए, इन बर्थों पर अन्य गहरे डुबाव वाले कार्गो पोतों को व्यवस्थित किया जाता है। एमबीपीटी के इन तर्कों को रु0 265.55 करोड़ के राजस्व अन्तराल पर विचार करते हुए छोड़ा नहीं जा सकता। अतः, क्रूज पोतों पर आस्टिंग वरीयता प्रभारों की वसूली करना अनुचित महसूस नहीं होता है जब वर्किंग कार्गो पोत को प्रासंगिक पोत से हटा दिया जाता है।
- (xx). फरवरी 2016 (जब जनवरी 2015 का सामान्य संशोधन आदेश लागू हुआ था) से पहले प्रचलित एमबीपीट के दरमानों के अनुसार, खंड 3.1 (ख) में 'प्रति वाहन प्रतिदिन' आधार पर विलंबशुल्क केवल आयात वाहनों पर लागू था। निर्यात वाहनों पर विलंबशुल्क खंड 3.1(क) के अनुसार 'प्रति टन प्रति दिन' आधार पर वसूल किया जाता था। फरवरी 2015 से प्रभावी दरमानों में, एमबीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर, आयात वाहन के लिए लागू 'प्रति वाहन प्रतिदिन' पर विलंबशुल्क प्रभार आयात तथा निर्यात के बीच भेद के बिना निर्यात वाहनों पर भी लागू किया गया था। तथापि, ऑटोमोबाइल्स के निर्यातकों द्वारा व्यक्त की गई चिंता के मद्देनजर और चूंकि ऑटोमोबाइल निर्यात से पत्तन को काफी राजस्व प्राप्त होता है, एमबीपीटी ने अपने न्यासी बोर्ड के अनुमोदन से 30 जनवरी 2016 से लागू किए जाने के लिए पहले प्रचलित 'प्रति टन प्रति दिन आधार' पर निर्यात वाहनों पर विलंबशुल्क की वसूली रिस्टोर की थी। हालांकि कार निर्माताओं ने इस रिस्टोरेशन का समर्थन किया है, मारुति सुजुकी इंडिया लिमिटेड (एमएसआईएल) और टाटा मोटर्स लि0 (टीएमएल) ने इस संशोधन को फरवरी 2015 से आगे पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू करने का अनुरोध किया था।

चूंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन स्वयं उपयोक्ताओं के अनुरोध पर आधारित है, पूर्व में यथा प्रचलित 'प्रति टन प्रति दिन आधार' पर निर्यात वाहनों पर विलंबशुल्क की वसूली को रिस्टोर करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित किया गया है। तथापि, मूट प्रश्न उक्त संशोधन के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख है। एमबीपीटी के अनुसार, चूंकि एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने इस संशोधन को 30 जनवरी 2016 से लागू करना अनुमोदित किया है, संशोधन 30 जनवरी 2016 से लागू किया जाना चाहिए तथा एमएसआईएल तथा टीएसएल के अनुसार, संशोधन फरवरी 2015 से लागू किया जाना चाहिए। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित बोर्ड बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति से, यह देखा गया है कि बोर्ड ने 30 जनवरी 2016 को हुई अपनी बैठक में संशोधन को तत्काल प्रभाव से लागू करने का संकल्प लिया था। बोर्ड के विशिष्ट अनुमोदन के मद्देनजर, यह प्राधिकरण 'प्रति टन प्रति दिन आधार' पर निर्यात वाहनों पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली को केवल 30 जनवरी 2016 से लागू करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xxi). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1 के अनुसार, (1). टीएमपी द्वारा पूर्व प्रशुल्क आदेशों में मूल्यांकित अतिरिक्त अधिशेष जो असमायोजित रह गया था को पत्तन न्यास की इच्छानुसार महापत्तन न्यासों से किसी निधि में अंतरित किया जाना है, और, आगे (2). प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन निर्धारित नए दरमान के कार्यान्वयन की तारीख तक मौजूदा दरमान के लागू होने की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को प्रोद्भूत होने वाला

अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, मूल्यांकित किया जाना चाहिए और सामान्य आरक्षित में अंतरित किया जाना चाहिए तथा पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के विकास, सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए निधियों का प्रयोग होना चाहिए।

जैसाकि जनवरी 2015 के पिछले सामान्य संशोधन आदेश के पैरा 11(xvi)(एम) में बताया गया है, कार्गो संबंधित प्रभारों में की गई 23 प्रतिशत की वृद्धि तत्समय प्रचलित एमबीपीटी के घाटे को पूरा नहीं करेगी। अतः, पूर्व प्रशुल्क आदेशों के किसी अतिरिक्त अधिशेष के असामयोजित रहने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमबीपीटी का लाभ एवं हानि सभी विचाराधीन वर्षों के लिए टैक्स पूर्व घाटा स्थिति दर्शाता है। अतः, प्रशुल्कनीति 2015 के खंड 4.1 के अनुसार अधिशेष के अंतरण के संव्यवहार का प्रश्न ही नहीं उठता है।

एमबीपीटी वित्तीय वर्ष 2015/16 के लिए लेखों को अंतिम रूप देने के बाद, वास्तविक अधिशेष/घाटे का मूल्यांकन कर सकता है और अधिशेष, यदि कोई हो, की स्थिति में प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1 में निर्धारित प्रावधान का पालन करें तथा स्थिति के बारे में इस प्राधिकरण को भी रिपोर्ट करें।

(xxii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रतिदिन के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी करने होंगे। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा किसी अन्य पैरामीटर जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है, के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। एमबीपीटी ने प्रमुख कार्गो समूहों सहित टनों/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक किए हैं। पत्तन ने पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत प्री-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति, 2015 कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने के लिए कोई पद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं करती है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक दरमान के साथ निर्धारित किए गए हैं।

(xxiii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमान को 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 100 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति में वार्षिक सूचकांकित किया जाएगा तथा समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमान में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक को पूर्ण नहीं करता है, तो अगले वर्ष के दौरान कोई सूचकांकन नहीं किया जाएगा। यह कहना प्रासंगिक है कि वर्ष 2015/16 के लिए वर्तमान मामला सूचकांकन एआरआर परिकलन में तथा दरमान तैयार करने के लिए पहले ही विचार किया गया है। इस प्रकार, दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि तथा वर्ष 2016-17 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन 1 अप्रैल 2017 से लागू किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, दरमान में यह एक टिप्पणी शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन हमारे द्वारा घोषित मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि और एमबीपीटी द्वारा दरमान के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। यदि दरमान में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमान में सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2015 विनिर्दिष्ट करती है कि दरमान में वार्षिक समायोजन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वचालित होगा। यह महापत्तन न्यासों अपेक्षा नहीं करता है कि इसके लिए प्राधिकरण का रुख किया जाए। पारदर्शिता बनाए रखने के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानकों के बारे में कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ-साथ इस प्राधिकरण को भी घोषित किए जाएं। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं, तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर इस दरमान में निर्धारित दरों का स्वतः सूचकांकन कर सकता है तथा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से सूचकांकित दरमान लागू कर सकता है। एमबीपीटी के सूचकांकित दरमान के बारे में संबद्ध उपयोक्ताओं तथा इस प्राधिकरण को सूचित किया जाना चाहिए।

(xxiv). एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2017 तक है। तथापि, पहले बताए गए कारणों से, एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से तीन वर्षों की अवधि के लिए लागू किए जाने वाले इसके दरमानों की समीक्षा के लिए एक प्रस्ताव दाखिल करने का चयन किया था। वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। इसलिए और चूंकि प्रशुल्क नीति 2015 तीन वर्षों के लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वास्तविकताओं पर एआरआर के आधार पर प्रशुल्क के परिकलन की अपेक्षा करता है, संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई है।

(xxv). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। एमबीपीटी निम्नतर दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट देने के अधिकार का प्रयोग कर सकता है।

(xxvi). इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, एमबीपीटी को यह सुनिश्चित करना है कि दरमान में संशोधन के परिणामस्वरूप, पत्तन को यातायात का कोई नुकसान नहीं होगा।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमबीपीटी का संशोधित दरमान और कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है।

12.2. संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख और संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तें पृथक आदेश दिनांक 21 जून 2016 में पहले से निर्दिष्ट के समान रहेंगी और 31 मार्च 2019 तक लागू रहेंगी। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

12.3. एमबीपीटी ने प्रमुख कार्गो समूहों सहित टन/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं हेतु कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। एमबीपीटी ने पोतों के औसत वापिसी समय तथा पोतों के औसत प्री-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है।

12.4. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा उपलब्ध दरमान का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि एमबीपीटी कार्यनिष्पादन मानकों को पूर्ण नहीं करता है तो अगले वर्ष हेतु सूचकांकन के लिए योग्य नहीं होगा।

12.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1. के अनुसार, एमबीपीटी इस प्राधिकरण को कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं इसके प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किया गया प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट भेजेगा। वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर पत्तन द्वारा जमा की जाएगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो, वह भी समय-समय पर इस प्राधिकरण को भेजी जाएगी।

12.6. वकिंग दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अधीन महापत्तन न्यासों से प्राप्त होने वाली सभी सूचना प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण एमबीपीटी से ऐसे किसी आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जोकि वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य देना होगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/16(194)]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th July, 2016

No. TAMP/78/2015-MBPT.— This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of this Authority held on 21 June 2016. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 21 June 2016 was notified in the Gazette of India on 20 July 2016 vide Gazette No.297. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the MBPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/78/2015-MBPT

The Mumbai Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 21st day of April 2016)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for General Revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The SOR of MBPT was last revised in January 2015 vide Order No. TAMP/23/2013-MBPT dated 02 January 2015. This Order was notified in the Gazette of India on 26 February 2015 vide Gazette No. 68. The validity of the SOR of the MBPT prescribed vide Order dated 02 January 2015 was upto 31 March 2017.

3.1 The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 issued a new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015. The new "Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015" has come into effect from 13 January 2015.

3.2 Thereafter, based on the stipulation contained in Clause 1.5 of the Tariff Policy 2015, the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015, were firmed up and notified after consulting all the Major Port Trusts.

4.1 In this backdrop, the MBPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2015, vide its letter No. FA/ACC/203/5735 dated 16 December 2015 for general revision of its Scale of Rates.

4.2. The main submissions made by the MBPT in its proposal are summarized below:

- (i). The general revision of SOR has become effective from 18.02.2015 wherein 23% increase in cargo related charges and stevedoring charges have already been approved by TAMP.
- (ii). TAMP has not approved the proposed increase of 23% in vessel related charges on the ground that the vessel related activity shows a surplus position. As per revised policy for determination of tariff 2015, Port shall decide Scale of Rates in such a way that estimated revenue generation from the proposed increase in SOR is within the ceiling Annual Revenue Requirement. Since the Estimated Annual Revenue Requirement is to the tune of ₹488 crore, increase of 10% on the vessel related charges may be considered for the period upto 31.03.2017. This will provide an additional revenue of approximately ₹49 crore p.a. to the Port.
- (iii). In the previous Tariff Order dated 2.1.2015, the Authority has not approved proposed increase of 70% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges on the ground that MBPT has not determined these charges based on stipulation contained in Land Policy Guidelines of 2014. A Land Allotment Committee (LAC) shall determine the Market Value of Land as per the methodology prescribed in clause 18(c) of the policy. Valuation of Land is one of the parameters prescribed in Land Policy. The tender for appointment of valuer is under process.
However, the MBPT will not be in a position to increase storage charges taking the land rates of Mumbai, as 'the rates of land' in Mumbai area, like 'Ballard Estate' etc. are very high. Therefore, a conscious decision has been taken to not go as per Land Policy considering 6% return on the market rate. Even after considering the lowest rate i.e. Ready Reckoner rate the increase in storage fees works out to 400% which will result in loss of cargo to the port and hence has not been recommended by the Board.
Further, Section 3.3 of SOR deals with facility to support import/ export cargo activities at Mumbai Port. The area covered under the License (storage) Fees is utilized for Cargo handling activity and not for the Estate Related Activity. The area is being used for storage of Import cargo on common user basis for temporary period. Hence, If licence fee is revised as per Ready reckoner Rates, same will have adverse impact on cargo traffic of the Port. (The rates under section 3.3 of SOR were last revised on 28 October 2006).
- (iv). Though the MBPT had sought 23% increase from 01.04.2014, TAMP approved revision in SOR only in January 2015 which came into effect from 18.02.2015 thereby causing delay of around 11 months. TAMP has stated in para 11 (xvi) (m) that to make good the time gap, option available is to grant a quantum of increase higher than 23% during the remaining tariff cycle of 26 months and the Authority is open to consider a proposal from MBPT in this regard. The Port has lost revenue of 23% for a period of 11 months and the same has to be recovered over a period of 20 months considering that the new rates are made applicable from August 2015. Hence, an increase of 13% over and above 23% is considered.
- (v). The TAMP has advised the Port that the advalorem rates need to be phased out and many of the Major Ports have already phased out the advalorem rates. MBPT has also been advised to phase out the advalorem rates during next review of tariff. The Major items wherein the advalorem wharfage rate is prevalent in MBPT are automobiles, project cargo, rail cars, etc. This is reviewed for prescribing unit rate/per tonne rates as far as possible.

By TR No. 244 dated 27.03.2015, the Board had proposed to take a holistic view on advalorem rates. It is seen that the major traffic coming under advalorem rates are automobiles, project cargo, rail cars, etc. As far as project cargo is concerned, since it consumes space and take more time for movement, gives lower productivity, etc., it is proposed to continue the advalorem rates.

As far as rail cars are concerned the rate works out to approx. ₹4 lakhs per wagon which is abnormally high as compared with other ports as brought out in TR No. 244 dated 27.03.2015. It is felt essential that for retention of cargo, the rates for rail cars have to be moderated failing which the cargo may not come to Mumbai Port. In view thereof, that rate is proposed at ₹1.80 lakhs per wagon for foreign and ₹1.08 lakhs per wagon for coastal

movement and balance to be treated as remitted. Since the Board has approved ICTPL's proposal to handle automobiles through OCT and ICTPL will be submitting a proposal to TAMP, the same is not considered for conversion to unit rates.

Subsequently, the MBPT vide its letter dated 9 March 2016 communicated that the Port Trust Board in its meeting held on 29 February 2016, has decided to review the rate of wharfage on rail cars and that a view will be taken in the next Board Meeting to be held in last week of March 2016. In view of the above, the MBPT had requested that the consideration on the rate of wharfage on rail cars be deferred till the final decision of the Board is taken.

Thereafter, the MBPT vide its letter dated 31 March 2016 has stated that the Board of Trustees of MBPT in its meeting held on 30 March 2016, has decided to retain per wagon rate of wharfage on rail cars @ ₹1.80 lakhs for foreign / ₹1.08 lakhs for coastal as proposed in revision of SOR submitted to TAMP. Therefore, it has requested to consider and approve the rate of wharfage of rail cars under section 3.1(A) of chapter III of proposed SOR.

- (vi). The proposed increase will generate an estimated additional revenue to the tune of ₹159 crores during the current tariff cycle, i.e. upto 31.03.2017.
- (vii). As per Clause 2.7 of the Tariff Policy 2015, while going for a change in SOR, the Major Port Trusts will have to ensure that, as a result of the changes in SOR there will not be a loss of traffic to the port and the responsibility of ensuring this would rest with the Chairman of the Major Port Trusts. The revenue generation considering traffic for the year 2014-15 and proposed increase in scale of rates including proposed increase of 70% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges is within the ceiling of ARR.

4.3. The proposal of the port is as given below :

- (i) Vessel related charges 10% hike
- (ii). Storage (License fee) & Warehousing charges 70% hike
- (iii). Cargo related charges 13% hike
- (iv). Following amendments/additional charges are introduced in the proposed Scale of Rates:
 - (a). A note has been introduced below section 2.1. mentioning that, shifting charges are without Tugs. If the Tugs are used then dock charges will be applicable.
 - (b). Description of Schedule 2.2 – The existing description of section 2.2. and the proposed description are given below:

Existing	Proposed
Charges on Vessels /Barges /Boats for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream and Port Lighterage Anchorage Area (Double Banking).	Charges on vessels/Barges/ boats/ pass pilot vessels and barges for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream and Port Lighterage Anchorage Area (Double Banking).

- (c). The JNPT operates its pilot service through the common user channel owned by MBPT for the operational requirements of ships entering / leaving MBPT and it is regulated by a Protocol Agreement dated 31 August 1989 entered between JNPT and MBPT. In respect of the ships calling at JNPT, the MBPT has authorized JNPT to collect the port dues of the MBPT as applicable. Presently, it is 32% of the rates of ports dues of MBPT. The Port dues of the MBPT so collected by JNPT shall be in addition to the port dues prescribed in the SOR of JNPT. The Port dues payable to MBPT by JNPT is reduced to 18% of the port dues of MBPT by an Agreement dated 20.12.2012 entered between JNPT and MBPT.

- (d). The rates prescribed in Note (ii) below Schedule 2.18 were not amended by this Authority while issuing corrigendum dated 15.5.2015 for Stevedoring Rates. Hence rates are increased considering approved increase of 23% on Stevedoring rates and over that the current increase of 13% is calculated.
- (e). Inclusion of specific rate for Rail Car under Sr.No.14 of Schedule 3.1(A) for wharfage charges.
- (f). Slipway charges under Schedule 9.5.

4.4. The revenue generation considering traffic for the year 2014-15 and proposed increase in scale of rates is within ceiling ARR which is duly certified by Chartered Accountant in the prescribed formats.

4.5. The MBPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed Scale of Rates in Form 3.

- (i) A summary position of ARR computation as furnished by MBPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

[illegible]

	(a). Operating Expenses									
	(b). Depreciation									
	(c). Allocated Mgt & Admn O/H									
	(d). Allocated FME									
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	51,540.86	3,834.10	55,374.96	61,138.50	5,288.16	66,426.66	75,768.42	8,130.52	83,898.94
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	92,832.14	18,691.08	111,523.22	105,492.50	23,102.14	128,594.64	100,160.58	22,698.61	122,859.19
(4)	Avg. Exp of Sl No. 3 = [y1+y2+y3]/3									120,992.35
5	Capital Employed									
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts MBPT + BDLB)							51,261.69		
	(ii). Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)							74,321.00		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.							789.19		
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.							0		
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.							0		
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines									
	(a) Inventory							937.31		
	(b) Sundry Debtors							4,005.00		
	(c) Cash							7,535.00		
	(d) Sum of (a) + (b) + (c)							12,477.31		
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]							137,270.81		
6	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)							21,963.33		
7	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]							142,955.68		
8	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (7*1.06)							151,533.02		
9	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @3.82% (8*1.0382)							157,321.58		
10	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)							157,321.58		
11	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the ceiling indexed ARR estimated in Sl. No.10 above							130,657.82		

- (ii) The MBPT has, in Form 3, furnished working of revenue estimation considering the existing tariff and the proposed tariff based on the actual traffic of 2014-15. As per the said form, the total revenue estimated from Cargo handling, Stevedoring, Storage (License Fees), Demurrage and Vessel Related is ₹130657.82 Lacs, at the proposed tariff.
- (iii) Clause 2.5 of the Tariff Policy, 2015 stipulates that the traffic to be considered would be overall traffic estimated exclusive for the port for the year 2014-15. As per Annexure A to Form 3 submitted alongwith the proposal, the traffic for the year 2014-15 is seen to be 61.66 million MT.
- (iv). The Performance Standards proposed by MBPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed to 2015-16
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	8700
	(i) Liquid Bulk	21200
	(ii) Dry Bulk	1360
	(iii) Break Bulk	2930
(b)	Average Moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	-
(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	2.85
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	0.29
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	---

4.6. The proposal of the MBPT has the approval of its Board of Trustees.

5.1. Clause 3.2 and 3.3. of the Tariff Policy, 2015 stipulate that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as for TAMP for comments of relevant users / user organisations, within 15 days' time. The Major Port Trust is to submit its replies on the comments to be received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. Accordingly, we have vide our letter dated 1 January 2016 requested MBPT to confirm the hosting of draft SOR and performance standards on its website. In this regard, a list of concerned users/ user organisations was also forwarded to MBPT. In this connection, the MBPT vide its letters dated 05 January 2016 and 14 January 2016 is seen to have intimated all the concerned users / User Organisations about hosting of the Draft SOR alongwith the performance standards in the website of MBPT and is also seen to have requested the users / user organisation to furnish their comments within 15 days to MBPT with a copy endorsed to TAMP.

5.2. Accordingly, some of the users / user organisations have furnished their comments, which were forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments of the users vide its letters dated 2 February 2016 and 3 February 2016.

6.1. Subsequently, the MBPT vide its letter dated FA/ACC/203/218 dated 02 March 2016 has submitted its proposal for amendment in levy of demurrage in SOR on export of vehicles through Mumbai Port. The main submissions made by the MBPT in its proposal are summarized below:

- (i). As per the earlier scale of rates of MBPT effective from 22.12.2011 to 17.02.2015, the demurrage on 'per vehicle per day' basis at section 3.1 (b) was applicable only for import vehicles. Demurrage on export vehicles was recovered on 'per tonne per day' basis as per section 3.1 (a). In the revised SOR effective from 18.02.2015, demurrage charges on 'per vehicle per day' basis at section 3.1 B(b) have been made applicable on export of vehicles also without distinction between import and export.
- (ii). Exporters of automobiles have expressed their concern about levy of demurrage on 'per vehicle per day' basis instead of 'per tonne per day' basis. Users have stated that sudden rise in port demurrage has impacted an increase of approx.1312% which is very high and may affect automobile export adversely. They have further requested to carry out necessary amendments in SOR and to charge demurrage on 'per tonne basis' on export vehicles.
- (iii). Automobile export is a clean cargo and generate substantial revenue to the tune of ₹100.13 crores towards vessel and cargo related charges. It is thus felt necessary that export vehicles to be charged demurrage on 'per tonne per day basis' as was prescribed in the SOR prior to the revised SOR effective from 18.02.2015.
- (iv). Vide Trustees Resolution No. 154 dated 31.01.2016, the Board has approved a proposal to carry out necessary amendments in the Section 3.1 (B) (b) of existing SOR by inserting the word 'import' as under :

Class of Goods	How charged	Rate (in ₹.)		
		For first to 20 th day	For 21 st to 40 th day	For 41 st days onwards
1	2	3	4	5
(a). In respect of all goods classified in the wharfage schedule in section-3.1(A) above (other than goods specified in (b) below.	Per tonne per day or part thereof	59.96	89.91	119.93
(b) Motor vehicles including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks (Import)	Per vehicle per day	640	1599	3198

- (v). Further, Board has accorded approval to implement the above amendment in Section 3.1(B) (b) of SOR with effect from 30.01.2016 since the rates on 'per tonne per day basis' are lower than existing rates on 'per vehicle per day' basis and it is as per the request of trade. (The copy of the Board Resolution has been furnished by the MBPT.)

- (vi). A statement of Existing SOR effective from 18.02.2016 and Proposed amendments in the existing SOR as furnished by MBPT, is given below:

- Existing provision:

Class of Goods	How charged	Rate (in ₹.)		
		For first to 20 th day	For 21 st to 40 th day	For 41 st days onwards
1	2	3	4	5
(a). In respect of all goods classified in the wharfage schedule in section-3.1(A) above (other than goods specified in (b) below.	Per tonne per day or part thereof	59.96	89.91	119.93
(b) Motor vehicles including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks	Per vehicle per day	640	1599	3198

- Proposed provision to be incorporated in the SOR drafted as per Tariff Policy, 2015:

Class of Goods	How charged	Rate (in ₹.)		
		For first to 20 th day	For 21 st to 40 th day	For 41 st days onwards
1	2	3	4	5
(a). In respect of all goods classified in the wharfage schedule in section-3.1(A) above (other than goods specified in (b) below.	Per tonne per day or part thereof	67.75	101.60	135.52
(b) Motor vehicles including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and Military Tanks (Import)	Per vehicle per day	723	1807	3614

6.2. MBPT has, therefore, requested this Authority to approve proposed amendment by inserting the word “import” in the 3.1 (B) (b) of Section 3.1 (B) – Demurrage under chapter III, cargo related charges of existing SOR and also in proposed SOR forwarded to TAMP on 16.12.2015 for approval.

6.3. Since the proposed provision is with reference to the amendment to the Scale of rates of the MBPT, this proposal is dealt alongwith the general revision proposal of MBPT.

6.4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MBPT proposal dated 02 March 2016 was also forwarded to the concerned users/ user organisations vide our letter dated 07 March 2016 to their comments. Some of the users have furnished their comments. These comments were forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments of users.

7.1 A joint hearing on the case in reference was held on 10 March 2016 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT made a brief power point presentation on the proposal. The users / user organisations and the MBPT have made their submissions at the joint hearing.

7.2. After the joint hearing, some of the users / user organisations have furnished their comments on the MBPT proposal dated 16 December 2015 and 02 March 2016. These comments were forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded.

8. In the meanwhile, we have vide our letter dated 28 March 2016 sought some additional information/ clarification from MBPT on few points. After reminders dated 13 April 2016 and 03 May 2016, the MBPT has responded vide its letter dated nil (received on 03 May 2016). The additional information/ clarification sought by us and the response of MBPT thereon are tabulated as stated below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by us	Reply furnished by MBPT
(i)	<p>It may be recalled that during the last general revision of tariff of MBPT in 2015, though the MBPT had reported that the License (storage) Fees and warehousing charges are to be fixed following the Land Policy Guidelines, the MBPT had sought an increase of 70% in the License (Storage) Fees and Warehousing Charges, based on the cost position and without following the methodology prescribed in the Land Policy Guidelines. The MBPT had then compared the Ready Reckoner Rates to the then existing Licence (storage) Fees and had stated that increasing the licence fee as per Ready reckoner Rates will have adverse impact on cargo traffic of the Port. Section 3.3 of SOR deals with facility to support import/ export cargo activities at Mumbai Port.</p> <p>In this connection, since this Authority is mandated to follow the Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time for the purpose of determining estate related charges for the estates of Port Trusts and since the MBPT has not determined the License (Storage) Fees and Warehousing Charges based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014, it was felt appropriate to prescribe the License (Storage) Fees and Warehousing Charges at the then existing level only. The MBPT was advised to formulate a well analysed proposal to prescribe License (Storage) Fees, Warehousing Charges and Slipway charges in line with the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014. It was also brought to the notice of MBPT that if the rates reflecting the market condition are quite high, Land Policy Guidelines of 2014 provides for moderation of Rates backed by reasons.</p> <p>In this backdrop, in the current proposal, the MBPT on the ground that even after considering the lowest rate i.e. Ready Reckoner rate the increase in storage fees works out to 400% which will result in loss of cargo of the port, and since Clause 2.7 of the Tariff Policy 2015 stipulates that, while going for a change in SOR, the Major Port Trusts will have to ensure that, as a result of the changes in SOR there will not be a loss of traffic to the port and the responsibility of ensuring this would rest with the Chairman of the Major Port Trusts, the MBPT has proposed increase of 70% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges which is reported to be within the ceiling of ARR. Paragraphs 10 and 11 of the Revised Land Policy Guidelines of Government, issued in the year 2014 stipulate allotment of land inside and outside Custom Bond area taking into account the Reserve Price notified by this Authority. Para 13 of the said policy gives flexibility to the Port Trust not to choose the highest of the factors listed under para 13 with reasons. In view of the Land Policy position, the MBPT to delink prescription of License (Storage) Fees and Warehousing Charges from its general revision proposal, and file a well analysed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014.</p>	<p>License (storage) charges are not estate related charges. The license (storage) charges and warehousing charges are for use of area inside dock on common user basis. The said area is not allotted for longer period or for exclusive use. The area is used for temporary storage of EXIM cargo. Thus, charges for use of said area cannot be compared with Estate related use. Port has already taken a stand that increase of the storage charges on the basis of Land Policy is detrimental to the Port and has therefore proposed an increase of 70% in the existing rates.</p>

(ii)	<p>Based on a direction issued by the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the then Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005, this Authority has passed a common Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 to all the Major Port Trusts communicating the direction of the MOS that vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US\$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate.</p> <p>Based on this position, the MBPT in its proposed draft Scale of Rates has proposed at the relevant places, a note stating that “<i>Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation</i>”.</p> <p>However, the MBPT is not seen to have captured the impact of the higher coastal income that would accrue to MBPT due to the proposed amendment, in its revenue estimation calculation. The MBPT to therefore make necessary modification in Form – 3 in this regard.</p>	<p>Amended Form-3 considering higher coastal income due to proposed amendment in coastal rates is attached. The estimated increase in coastal revenue in berth hire, pilotage, pier dues, port dues and charges for use of dry dock is considered in the statement for vessel related charges. As MBPT does not have any container handling equipment, increase in revenue on coastal charges for container handling equipment is not considered.</p>
(iii)	Modification in the existing Scale of Rates:	
(a)	<p>Section 2.1 A – Composite Pilotage & Towage charges, the MBPT has introduced a note stating that <i>shifting charges is without tugs and if tugs are used, then dock charges will be applicable</i>. The reason for the proposed introduction of note to be furnished.</p>	<p>There is no clarity as to whether ‘shifting’ means berth to berth with mooring lines i.e. ‘warping’; or berth to berth with the help of tugs e.g. in Indira Dock when vessel shifts from berth i.e. from BPS to Harbour Wall or from outer berth to insider Indira Dock basin or vice versa, then in such case tugs are used for shifting. Thus there is no difference between nature of pilotage while docking/ undocking vessel. Similarly, when vessel is shifted from JD to Pir Pau or vice versa, tugs are used. This ‘shifting with tugs’ is to be treated as docking charges. Hence inclusion of suitable footnote in Section 2.1 (A) is proposed.</p>
(b)	<p>The existing description of Section 2.2 – Charges on vessel/ barges/ boats for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream and Port Lighterage Anchorage Area (Double Banking) is proposed to be modified as Charges on vessel/ barges/ boats/ <i>Pass pilot vessels and barges</i> for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream and Port Lighterage Anchorage Area (Double Banking). The reason for the proposed change in description to be furnished.</p>	<p>Almost all the barges/tugs/vessels engaged in loading/ discharging of cargo in midstream and PLA are having Pass Pilot Permission. With Pass Pilot Permission MBPT allow the barges to perform ‘n’ number of movements from Dharamtar/ <u>To Stream/ To Dharamtar/</u> PNP Jetty/ Alongside mother vessel/ PNP Jetty/ Dock/Bunder Mid-stream operation Dock/Bunder</p> <p>without taking MBPT pilot. These Pass Pilot vessels/ barges are paying Water Conveyance charge which</p>

		does not take into account Double Banking Charge. As a result Pass Pilot vessels/barges so excluded from levy of double banking charges whenever they go alongside of mother vessel for working cargo in mid-stream, which they otherwise have to pay if these movements are done with MBPT pilot. Since most of the mid-stream operation is done by Pass Pilot barges/ vessels Double Banking revenue of port is very low. It is relevant to mention here that barges which ply without taking Pass Pilot permission are paying Pilotage and Double banking charges for going alongside of mother vessel (double banking) for working cargo in mid-stream. For the reasons stated above, suitable change is proposed in description of Section 2.2.												
(c)	Under the Wharfage Schedule, the MBPT has introduced wharfage rate for Rail cars at ₹ 180000/- per wagon. The MBPT to furnish basis to arrive at the proposed rate and to capture the revenue on account of this new item in the Form-3.	The ad-valorem rate @0.24% at Kandla Port Trust is considered for calculation of wharfage charges for one railcar which works out to ₹173,627/-rounded off to ₹ 1,80,000/- per wagon. MBPT handled 6 railcars for the first time in January 2016. Since there is no certainty about revenue generation from this item during the next tariff cycle, revenue on account of wharfage from railcars is not captured in Form-3.												
(d)	Under the Wharfage Schedule, the Wharfage in respect of Motor vehicles and cars, including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and military tanks (Import and Export) continue to be prescribed in advalorem basis. Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with advalorem wharfage rate in the existing SOR and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff. Therefore, the MBPT to: (i).Prescribe wharfage on per unit basis for all cargo items. (ii).Furnish basis to arrive at the unit levy to be proposed to be furnished. (iii). Furnish Revenue on account of the proposed unit levy to be captured in the Form - 3.	As has already been brought out in TR 74 of 9.10.2015, major items wherein advalorem rate is prevalent in MBPT for automobiles, project cargo & railcars. For railcars a separate unit is already proposed by MBPT in the tariff proposal. In response to MOS letter dated 14.12.2015 and TAMP letter dated 1.1.2016 MBPT is formulating a proposal for 'per unit rate for Automobile cargo'. Once the Board is constituted, the proposal will be submitted for approval. A separate petition will be filed thereafter for these items. Till such time MBPT may be allowed to levy the tariff proposed in tariff proposal dated 16.12.2015. As far as project cargo is concerned, since it consumes space, take more time for movement and gives lower productivity, it is proposed to continue with ad-valorem rate.												
(e)	Slip way charge has been introduced at Section 9.5. During the last revision, MBPT had proposed a rate for Slip way charges and had stated that it would be covered by the Land Policy Guidelines. For the reasons given earlier (relating to License fees), slip way charges were not approved. Basis to arrive at the proposed rate has not been furnished. Revenue on account of this new item has not been captured in the Form -3.	Basis to arrive at the proposed rate as per land policy for Slipway charges is furnished. The details furnished by MBPT is given below: Workings for Charges for Slipway as per Ready Reckoner 2015: (amount in ₹) <table><tr><td>Market value of 1 sq.m of Land p.a. (Village no./Zone No. 10/80)</td><td>₹ 24600/-</td></tr><tr><td>6% Return on Market Value p.a</td><td>₹ 1476/-</td></tr><tr><td>Total no. of shifts per slip way (365 days x 3 shifts)</td><td>1095</td></tr><tr><td>Rental charges per shift per sq.m per slipway per annum (1476 / 1095)</td><td>₹ 1.34795</td></tr><tr><td>Rental charges for -</td><td></td></tr><tr><td>Slipway No. 1 & 2 (Total area 80 mt x 14 mt x 2 mt = 2240 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m</td><td>₹ 3019.41</td></tr></table>	Market value of 1 sq.m of Land p.a. (Village no./Zone No. 10/80)	₹ 24600/-	6% Return on Market Value p.a	₹ 1476/-	Total no. of shifts per slip way (365 days x 3 shifts)	1095	Rental charges per shift per sq.m per slipway per annum (1476 / 1095)	₹ 1.34795	Rental charges for -		Slipway No. 1 & 2 (Total area 80 mt x 14 mt x 2 mt = 2240 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m	₹ 3019.41
Market value of 1 sq.m of Land p.a. (Village no./Zone No. 10/80)	₹ 24600/-													
6% Return on Market Value p.a	₹ 1476/-													
Total no. of shifts per slip way (365 days x 3 shifts)	1095													
Rental charges per shift per sq.m per slipway per annum (1476 / 1095)	₹ 1.34795													
Rental charges for -														
Slipway No. 1 & 2 (Total area 80 mt x 14 mt x 2 mt = 2240 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m	₹ 3019.41													

		<table><tr><td>Slipway No. 3 & 4 (Total area 80 mt x 12 mt x 2 mt = 1920 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m</td><td>₹ 2588.06</td></tr><tr><td>Slipway No. 5 & 6 (Total area 60 mt x 8 mt x 2 mt = 960 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m</td><td>₹ 1294.03</td></tr><tr><td>Total Rental charges for 6 slipways</td><td>₹ 6901.50</td></tr><tr><td>Rental charges for 1 slipway</td><td>₹ 1150/-</td></tr></table> <p>Accordingly, the revenue of ₹6,73,900/- (₹ 1150 X 586 shifts during 2015-16) from this item has been captured in Form-3 as a separate item.</p>	Slipway No. 3 & 4 (Total area 80 mt x 12 mt x 2 mt = 1920 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m	₹ 2588.06	Slipway No. 5 & 6 (Total area 60 mt x 8 mt x 2 mt = 960 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m	₹ 1294.03	Total Rental charges for 6 slipways	₹ 6901.50	Rental charges for 1 slipway	₹ 1150/-
Slipway No. 3 & 4 (Total area 80 mt x 12 mt x 2 mt = 1920 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m	₹ 2588.06									
Slipway No. 5 & 6 (Total area 60 mt x 8 mt x 2 mt = 960 sq. mtrs) x ₹1.34795 per sq.m	₹ 1294.03									
Total Rental charges for 6 slipways	₹ 6901.50									
Rental charges for 1 slipway	₹ 1150/-									
(iv)	This Authority has passed the common Order No. TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. The MBPT to prescribe the said note in its proposed Scale of Rates.	As regards prescription of lower charges for services rendered after regular hours it is stated that Mumbai Port offers services round the clock and entire day is regular hours in Docks. There are, therefore, no services which can be considered as provided after regular hours. MBPT has already intimated MOS accordingly.								
(v)	The Major Port Trusts were also requested to include suitable note in their Scale of Rates based on the position as reflected vide our letters brought out at Sl. No. (a) and (b):									
	(a). Letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates.	Note for Defence Stores has already been incorporated at Sr.No.13 of General Notes to Section 3.1(A).								
	(b). Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1. dated 16 April 2015 of Ministry of Shipping (MOS) directing all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). It is however seen that the MBPT has not included the relevant provisions in the proposed SOR. The MBPT to incorporate the same in the SOR and consider the impact, if any, in the revenue estimates.	In compliance to MOS letter dated 16.4.2015 directing all major ports to follow the TAMP letter No.TAMP/53/2002-Misc. dated 25.3.2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the IGM/EGM, since TAMP has, on the basis of legal opinion, already passed an order for Chennai Port Trust(CHPT) for incorporation of the Note in this regard, the similar Note at Sr.No.14 under General Notes to Section 3.1(A) may be inserted in MBPT SOR: “(14) Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage as per 3.1(A) above shall be payable on such vessels.”								

(vi)	As the MBPT may be aware, during the joint hearing, one of the users viz., Sea Master Shipping Private Limited (SMSPL) had submitted that as per existing SOR, Inland vessels are treated like Coastal vessels and that with the new policy on coastal concession and with MBPT proposing the note as per the new policy, it was amounting to a steep increase in tariff for coastal vessels including Inland Vessels which earns and pays in INR only. Accordingly, it was proposed by SMSPL that the Inland Vessels should be classified and charged separately. During the joint hearing, the MBPT had made a mention about looking into the matter. The MBPT to therefore clarify the position. The financial implication on account of the proposed amendment, if any, to be effected by MBPT, may also be captured.	Since berth hire charges for Barges is already at discounted rate compared to Coastal vessel, existing parity between Coastal vessel and Barges needs to be maintained. Further, both charges are now linked to foreign rate and recovered from vessel owner/agent. In view of above, there is no case for further concession to Barges.
------	---	--

9. The MOS vide its letter dated 17 September 2015 issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the (then) MSRTH in January 2005. As per the letter dated 17 September 2015 of the MOS, vessel related charges and container related charges for coastal vessels and coastal containers should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-à-vis the US \$ so that vessel related charges for all coastal vessels and the container related charges for all coastal containers should not exceed 60% of the corresponding charges. This direction of the MOS was communicated by this Authority by an Order dated 5 October 2015. However, the MOS vide its recent letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance. Therefore, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 to keep its Order dated 5 October 2015 also in abeyance. In the circumstance, the MBPT has furnished revised Form-III, withdrawing the higher coastal revenue arising out of the MOS letter dated 17 September 2015 vide its email dated 23 May 2016.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The existing Scale of Rates of Mumbai Port Trust (MBPT) was last revised by this Authority in January 2015. The Scale of Rates of MBPT approved by this Authority vide its Order dated 2 January 2015 is valid till 31 March 2017. Vide the said Order, an increase of 23% was granted on all the cargo related charges including the stevedoring charges. No increase was granted in the Vessel related charges.
- (ii) As stated earlier, the existing Scale of Rates of MBPT is valid till 31 March 2017. However, the MBPT has chosen to file a proposal for review of its Scale of Rates to be effective for a period of three years from the date of effect of the Order passed by this Authority. According to MBPT, in the last revision in 2015, this Authority has not increased the vessel related charges by 23% as proposed by the Port owing to the surplus position reflected by the Vessel related activity. Also, the increase of 70% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges has not been approved on the ground that MBPT has not determined these charges based on stipulation contained in Land Policy Guidelines of 2014. Further, the MBPT has stated that in para 11 (xvi) (m) of the Order of January 2015, an option has been made available to MBPT to seek a higher quantum of increase beyond 23%.

In this connection, it may be recalled that as recorded at para 11(xvi)(m) of the MBPT Order of January 2015, though the port had sought an increase of 23% with effect from 01 April 2014, the 23% increase was granted with effect from February 2015. To make good for the time gap, the option then available was to grant a quantum of increase higher than 23% for the remaining tariff cycle of 26 months i.e. February 2015 to March 2017. However, this Authority was not in a position to grant increase *suo moto* more than 23%, considering that the port itself had sought an increase of only 23%, though, as per its deficit position, it could have sought a higher percentage of increase. In view of this position, this Authority had indicated its openness to consider a proposal from MBPT in this regard, if the port so

desires, to grant a higher quantum of increase beyond 23%, to be effective prospectively, to make good the revenue for the loss of time.

- (iii) In the meantime, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. 8(1)/2014 TAMP dated 13 January 2015 has issued the new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” which was notified in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015 by this Authority. The new “Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015” has come into effect from 13 January 2015. Thereafter, as stipulated in Clause 1.5. of the Tariff Policy, 2015, the Working Guidelines was issued by this Authority in consultation with all the Major Port Trusts to operationalize the Tariff Policy. The Working Guidelines was notified on 4 June 2015 vide Gazette No.207.
- (iv) Thus, on the ground that the Tariff Policy, 2015 allows the Port to decide Scale of Rates in such a way that estimated revenue generation from the proposed increase in SOR is within the ceiling Annual Revenue Requirement and given that some quantum of deficit was left uncovered as opted by MBPT during the last revision of tariff of MBPT, the MBPT is reported to have come up with a proposal for review of its Scale of Rates, based on the stipulations contained in the Tariff Policy, 2015 as well as the Working Guidelines, for a three year Tariff Cycle ending 31 March 2019.
- (v) The general revision proposal has been filed by the MBPT in December 2015. Subsequently, the MBPT has furnished the information/ clarification sought by us vide its letter dated 05 May 2016. Thereafter, the MBPT proposal for general revision of its Scale of Rates has been taken up for finalization. For the purpose, the proposal filed by MBPT in December 2015 along with submissions made and additional information / clarification furnished by the port during the processing of the case are considered in this analysis.
- (vi)
 - (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.
 - (b). The MBPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The MBPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by MBPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:
 - (i). The MBPT has excluded expenses related to estate activity. Interest on loans is reported to be NIL.
 - (ii). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy, 2015, and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/5th of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.
MBPT has excluded ₹ 1.97 crores, ₹ 5.13 crores and ₹ 23.52 crores towards 4/5th of the arrears of wages during the years 2011-12 to 2013-14, as reflected in the Annual accounts of the respective years for the Port as well as the erstwhile Bombay Dock Labour Board (BDLB), and hence considered in the analysis. Similarly, MBPT has excluded ₹ 0.80 crores, ₹ 0.80 crores and ₹ 49.30 crores towards 4/5th of the compensation towards Special Voluntary Retirement Scheme (SVRS) during the years 2011-12 to 2013-14, as reflected in the Annual accounts for the Port as well as the erstwhile BDLB of the respective years, and hence considered in the analysis.

Further, the MBPT has excluded ₹372.74 crores, ₹453.68 crores and ₹565.98 crores in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being the aggregate of 4/5th of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the Port as well as the erstwhile BDLB for the corresponding years. The above adjustment done by MBPT is in line with Tariff Policy, 2015 and hence considered.

- (iii). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.
The Management and General Administration Overheads reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 217.60 crores, ₹ 253.69 crores and ₹ 255.35 crores for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. Thereafter, the MBPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹134.25 crores, ₹154.17 crores and ₹159.76 crores. The overheads over and above the 25% of operating expenses have been excluded from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.
- (iv). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The MBPT has not indicated any existence of Captive berths and has, therefore, not estimated any expenditure under this head.
- (vii). Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the MBPT has arrived at average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 at ₹1209.92 crores.
- (viii). (a). The MBPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The MBPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2014 reported in the Audited Annual Accounts. As stated earlier, the MBPT has stated that there are no expenditure incurred by port relating to captive berth.
(b). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Inventory and Sundry Debtors is seen to be computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. The cash balance is seen to have been calculated by MBPT by taking into account the monthly cash expenses, excluding depreciation, but including the cash expenses of the Estate activity. Since the Estate activity has been excluded from the purview of the Tariff Policy, 2015, the cash balance is reworked to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity.
(c). The total capital employed including the revised working capital works out to ₹1366.87 crores as against ₹1372.71 crores arrived by MBPT.
(d). Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed at ₹218.70 crores which is considered in the ARR computation.
- (ix). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹1209.92 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹ 218.70 crores aggregating to ₹1428.62 crores as on 31 March 2014. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively. The ceiling indexed ARR works out to ₹1572.19 crores for the year 2015-16, as against the ceiling indexed ARR worked out by MBPT at ₹1573.22 crores.

Clause 2.1 of the Tariff Policy requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of actual expenditure for the three years, 2011-12(Y1), 2012-13(Y2) and 2013-14(Y3) plus return on 16% of Capital Employed. In this regard, we have already requested the Ministry of Shipping (MOS) to amend the said clause in the policy by prescribing the (Y1), (Y2) and (Y3) instead of indicating the specific years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) so that the ARR captures the average of the actual expenditure relating to the immediately preceding three years period. Response of the MOS is awaited in this regard. In the meantime, since the years 2014-15 and 2015-16 are already over, the approach adopted by the port to arrive at the ceiling indexed ARR applying 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-

16 at 6% and 3.82% respectively is accepted so that the port is not at a loss in the estimation of ARR to formulate its SOR to achieve the ARR.

The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon subject to the modification effected to the cash balance under the head of Working Capital as discussed above. A summary of certified ceiling indexation ARR is given below:

(₹ in crores)

Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Total Expenditure after all Adjustments	1115.23	1285.95	1228.59
2	Average Expenses [Y1 + Y2 + Y3] / 3		1209.92	
3	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms		1366.87	
4	Return on capital employed @ 16%		218.70	
5	ARR as on 31 March 2014 (5=2+4)		1428.62	
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)		1514.34	
7	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)		1572.19	
8	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)		1572.19	

- (x). (a). As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practising Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the MBPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.
- (b). The MOS has, vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015, issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the then Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US\$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges denominated in US\$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, this Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 incorporating suitable notes in the Scale of Rates of Major Ports and private terminal operating thereat and communicated to all the Major Port Trusts including MBPT and concerned BOT operators for implementation. Accordingly, the MBPT had estimated the higher coastal revenue arising out of the above policy of the Government. However, the MOS vide its subsequent letter dated 11 May 2016 has directed to keep its earlier direction dated 17 September 2015 in abeyance. Therefore, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 to keep the Order of 5 October 2015 in abeyance. In this situation, the MBPT has furnished a revised Form-3 withdrawing the higher coastal revenue arising out of the MOS letter dated 17 September 2015.
- (c). The actual cargo traffic reported to have been handled by MBPT in the year 2014-15 is 616.60 lakh tonnes. Considering the proposed increase of 13% in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges, 70% increase in the licence fees and 10% increase in the vessel related charges and the income with regard to the new tariff item viz., Slip way charges, the MBPT has arrived at the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹1306.64 crores.

- (d). With regard to the 70% increase in the licence fees, it may be recalled that during the last general revision of tariff of MBPT in 2015, though the MBPT had reported that the License (storage) Fees and warehousing charges are to be fixed following the Land Policy Guidelines, the MBPT had sought an increase of 70% in the License (Storage) Fees and Warehousing Charges, based on the cost position and without following the methodology prescribed in the Land Policy Guidelines. The MBPT had then compared the Ready Reckoner Rates to the then existing Licence (storage) Fees and had stated that increasing the licence fee as per Ready reckoner Rates will have adverse impact on cargo traffic of the Port. In this connection, since this Authority is mandated to follow the Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time for the purpose of determining estate related charges for the estates of Port Trusts and since the MBPT has not determined the License (Storage) Fees and Warehousing Charges based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014, this Authority in its Order of January 2015 has prescribed the License (Storage) Fees and Warehousing Charges at the then existing level only and advised the MBPT to formulate a well analysed proposal to prescribe License (Storage) Fees, Warehousing Charges and Slipway charges in line with the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014. It was also brought to the notice of MBPT that if the rates reflecting the market condition are quite high, Land Policy Guidelines of 2014 provides for moderation of Rates backed by reasons.

In this backdrop, even in the current proposal, the MBPT on the ground that increase of the storage charges on the basis of Land Policy is detrimental to the Port as even after considering the lowest rate i.e. Ready Reckoner rate, the increase in storage fees works out to 400% which will result in loss of cargo of the port and, and since Clause 2.7 of the Tariff Policy 2015 stipulates that, while going for a change in SOR, the Major Port Trusts will have to ensure that, as a result of the changes in SOR there will not be a loss of traffic to the port, the MBPT has proposed increase of 70% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges which is within the ceiling of ARR. Further, the MBPT has stated that the License (storage) charges are not estate related charges and that these charges are for use of area inside dock on common user basis. The MBPT has also stated that the said area is not allotted for longer period or for exclusive use and is used for temporary storage of EXIM cargo. In view of this position, the MBPT has stated that the charges for use of said area cannot be compared with Estate related use.

With regard to the submissions made by MBPT, reference is drawn to Section 3.3 under Chapter – III of the existing Scale of Rates of MBPT, which prescribes Licence (Storage) Fees and Warehousing charges, to be levied on per sq.mtr per month basis. Though the charges are levied towards the temporary storage of EXIM cargo, as reported by MBPT, the rates are prescribed on 'area occupied' basis for a specified time period and not on 'tonnage' basis. When the rates are prescribed on 'area occupied' basis, for a specified time period prescription of rentals as per the Land Policy Guidelines is inevitable.

Paragraphs 10 and 11 of the Revised Land Policy Guidelines of Government, issued in the year 2014 stipulate allotment of land inside and outside Custom Bond area taking into account the Reserve Price notified by this Authority. Therefore, the MBPT is advised to formulate a well analysed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014 and file the proposal within 3 months from the date of notification of the Order in the Gazette of India. While doing so, the MBPT may take note of Para 13 of the said policy which gives flexibility to the Port Trust to prescribe rentals based on the market value of the land which is not the highest of the factors listed under para 13 of the Land Policy Guidelines, with reasons. In the meanwhile, the proposed increase of 70% in License (storage) fees and warehousing charges is approved on Ad hoc basis keeping in view that the MBPT has invited tenders for engagement of valuers to determine the market value of land.

- (e). With regard to the slipway charges proposed by the port at ₹1150/- per slipway, it may be recalled that during the last review of tariff of MBPT in 2015, the MBPT had stated that the Slipway charges are to be fixed following the Land Policy Guidelines. In this context, from the workings furnished by the MBPT, it is seen that to arrive at the proposed slipway charge of ₹1150/- per slipway, the MBPT is seen to have taken into account the market value of land as per the Ready Reckoner of 2015 and considered 6% of the said market value. However, as per clause 11.2(e) of the Land Policy Guidelines, 2014, a Land Allotment Committee (LAC) shall be constituted by the Port Trust Board consisting of Deputy Chairman of the Port, and Heads of Departments of Finance, Estate and Traffic. The MBPT has not indicated about constituting of a LAC. Further, as per Clause 13(a) of the land policy guidelines of 2014, the LAC shall determine the market value of land taking into account highest of the five factors like (i) State Government's ready reckoner value if available for similar classification/ activities, (ii) Highest rate of actual relevant transactions registered in last three years in the Port's vicinity (the vicinity of the Port is to be decided by the respective Port Trust Boards), with an appropriate annual escalation rate to be approved by the Port Trust Board (iii) Highest accepted tender-cum-auction rate of Port land for similar transactions, updated on the basis of the annual escalation rate approved by the Port Trust Board., (iv) rate arrived at by an approved valuer and (v) any other relevant factors as it is identified by the port. Also, as per clause 13 (c) read with clause 13(a) and (b) of the land policy guidelines of 2014, the port shall file a proposal to this Authority for fixation of latest SOR of the land based on the market value of land recommended by the LAC which will normally take into account the highest of the five factors for market value of land stipulated in Para 13 (a) of the land policy guidelines of 2014. In case if the LAC is not choosing the highest factor, the guidelines requires the LAC to record the reasons for the same in writing. With regard to the slipway charges, the MBPT is neither seen to have constituted a LAC nor is seen to have followed the stipulations of the Land Policy Guidelines of 2014 in toto. Therefore, the MBPT is advised to formulate a well analysed proposal following the Land Policy Guidelines, 2014 for fixation of Slip Way Charges and file the proposal within 3 months of date of notification of the Order in the Gazette of India. In the meantime, the proposed Rate of ₹1150/- per slip-way is approved on Ad hoc basis.
- (f). Thus, considering the proposed increase of 13% in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges and 10% increase in the vessel related charges and by including the income from the proposed slipway charges, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff works out to ₹1306.64 crores as worked out by MBPT. As can be seen, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹1306.64 crores is lower than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹1572.19 crores, as calculated earlier, thereby leaving a gap of ₹265.55 crores, which has been left uncovered by the Port. In other words, with the increase in tariff accorded, the income at the proposed level of tariff is not sufficient even to meet the operating costs and the return of 16% on the capital employed which is ₹ 218.90 crores. It is the conscious decision of the MBPT not to hike the tariff to the extent warranted by the ARR.
- (g). Considering the position that the increase in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges and the vessel related charges, as sought by the MBPT is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to grant an increase of 13% in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges and an increase of 10% in the vessel related charges, as proposed by the port.
- (h). **During the proceedings relating to the case in reference as well as during the joint hearing, the users/ user associations have raised serious concern about the condition of the infrastructure facilities and the problems encountered by concerned stakeholders at the Port on account of the status of infrastructure facilities. Majority of the users have also objected to the increase in the rates proposed by the MBPT considering the reported poor infrastructure of MBPT. However, in this connection, it is to be noted that the increase in the tariff, as sought by the MBPT, is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement. Since the increase sought by the MBPT is within the purview of the**

stipulations of the Tariff Policy, 2015, the grant of increase in the tariff is inevitable. In this regard, it is relevant here to mention that as per clause 8.1. of the Tariff Policy, 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The MBPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts. Further, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, the MBPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.

At the same time, Infrastructure plays a significant role in provision of quality services and the MBPT as a service provider should endeavor to provide quality services by improving its infrastructure facilities. Accordingly, the MBPT is advised to have a serious look into its infrastructure facilities to adequately address the concerns of the users while rendering the port services.

- (xi). As stated earlier, based on the direction of the MOS with regard to the restatement of the coastal rates, the MBPT in its proposed Scale of Rates, as against the rate prescribed for coastal vessel in the existing SOR, has prescribed a note stating that the rate for coastal vessel will be collected in Indian Rupees upto 60% for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. The revenue impact on account of this is reported to have been captured in the Form-3. However, subsequently, this Authority has passed an Order dated 19 May 2016 based on a direction dated 11 May 2016 issued by the MOS to keep its earlier direction dated 17 September 2016 temporarily in abeyance. Accordingly, the existing concessional coastal vessel rates may continue subject to 13% upward revision.
- (xii). In the proposed Scale of Rates at Section 2.1 A – Composite Pilotage & Towage charges, the MBPT has introduced a footnote stating that shifting charges is without tugs and if tugs are used, then dock charges will be applicable. In this regard, the MBPT is of the view that there is no clarity as to whether ‘shifting’ means berth to berth with mooring lines i.e. ‘warping’; or berth to berth with the help of tugs. According to MBPT, there is no difference between nature of pilotage while docking/ undocking vessel, and hence the ‘shifting with tugs’ is to be treated as docking charges. Given that the proposed foot note gives more clarity and would reduce ambiguity, the proposed foot note is approved.
- (xiii). The existing description of Section 2.2 – Charges on vessel/ barges/ boats for arranging alongside other vessel for working of cargo in mid-stream and Port Lighterage Anchorage Area (Double Banking) is proposed to be modified to include Pass pilot vessels and barges. Since almost all the barges/ tugs/ vessels engaged in loading/ discharging of cargo in midstream and Port Lighterage Anchorage Area are having Pass Pilot Permission, which allows the barges to perform ‘n’ number of movements without taking MBPT pilot, the Pass Pilot vessels/ barges pay only the Water Conveyance charge and not the Double Banking Charge. Since most of the mid-stream operation is done by pass pilot barges / vessels, the MBPT has proposed the said note, which is approved.
- (xiv). Under the Wharfage Schedule, the MBPT has introduced wharfage rate for Rail cars at ₹180000/- per wagon. The said rate is reported to be derived from the ad-valorem rate of 0.24% at Kandla Port Trust, which works out to ₹173,627/- per wagon. Since the proposed wharfage rate for Rail cars is derived from an existing rate prevailing in other port and since there is no pointed objection from the users, to the said levy and since the Board of Trustees of MBPT have specifically approved the proposed rate, the proposed wharfage rate for Rail cars at ₹180000/- per wagon is approved.

Since there is no certainty about revenue generation from this item during the next tariff cycle, revenue on account of wharfage from railcars has not been captured by MBPT in its workings. Considering the revenue gap between the ceiling indexed ARR and the income estimated by the MBPT at the proposed level of tariff, which is ₹.265.55 crores the income arising on account of the said levy would get subsumed in the revenue deficit.

- (xv). Under the Wharfage Schedule, the Wharfage in respect of Motor vehicles and cars, including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and military tanks (Import and Export) continue to be prescribed in advalorem basis. Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with advalorem wharfage rate in the existing SOR and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff. Accordingly, the MBPT has been specifically requested to prescribe wharfage on per unit basis for all cargo items. In this connection, the MBPT has stated that it is in the process of formulating a proposal for ‘per unit rate for Automobile cargo’ and that on approval of its Board of Trustees, it will file a separate proposal. Till such time, the MBPT has proposed levy of the proposed increased advalorem

charges. As far as project cargo is concerned, since it consumes space, take more time for movement and gives lower productivity, the MBPT has proposed to continue with ad-valorem rate.

In the absence of any proposal to prescribe wharfage on per unit basis at present, the advalorem rates are allowed to continue at the existing level without any increase to incentivise the port to work on prescription of unit based rate. The reasoning of MBPT that project cargo consumes space and takes more time for movement and gives lower productivity, to continue with ad-valorem rate, is not tenable. There are many major ports, who prescribe per unit wharfage rates for Project cargo also. In view of the above position, the MBPT is advised to formulate a well analysed proposal to prescribe the Wharfage in respect of Motor vehicles and cars, including bull dozers, forklifts, tractors, cranes and military tanks and Project cargo on per unit basis and file within a period of three months from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

- (xvi). Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the MBPT was requested to prescribe a suitable note in the SOR regarding applicability of wharfage rates for Defense Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. In this regard, MBPT has prescribed a note at Sr.No.13 of General Notes to Section 3.1(A) to the effect that "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India. The proposed note is approved.
- (xvii). Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the MBPT was requested to prescribe a suitable note in the SOR regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). In this regard, MBPT has prescribed a note at Sr.No.14 of General Notes to Section 3.1(A) to the effect that Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage as per 3.1(A) above shall be payable on such vessels. The proposed note is approved.
- (xviii). During the joint hearing, one of the users viz., Sea Master Shipping Private Limited (SMSPL) submitted that as per existing SOR, Inland vessels are treated like Coastal vessels and that with the new policy on coastal concession and with MBPT proposing the note as per the new policy, it was amounting to a steep increase in tariff for coastal vessels including Inland Vessels which earn and pay in INR only. Accordingly, it was proposed by SMSPL that the Inland Vessels should be classified and charged separately. In this connection, the MBPT has stated that since berth hire charges for Barges is already at discounted rate compared to Coastal vessel, existing parity between Coastal vessel and Barges needs to be maintained and hence, there is no case for further concession to Barges. The judgment and the reasoning of the port in this regard, is relied upon.
- (xix). During the proceedings relating to the case in reference, the Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents Association (MANSA) has pointed out regarding levy of ousting priority charges on cruise vessel by MBPT. According to MANSA, since the voyages of the cruise vessels are declared 2 years in advance of their expected date of arrival (ETA), all are aware of its arrival and that the passenger berth should be kept ready as per prior intimation. However, at times, some other category of the vessel is permitted to berth on the passenger berth on the condition that, the vessel would vacate the berth for providing room on arrival of the passenger/ cruise vessels. In such cases, MANSA has stated that ousting charges are levied by MBPT for berthing of cruise / passenger vessels on account of ousting the vessel berthed at passenger terminal. There are no dedicated berths at the MBPT for 'Cruise Vessels'. The berths cannot be kept vacant/ idle/ reserved for cruise vessels. To have a faster turnaround of the vessels, other deep drafted cargo vessels are accommodated at these berths. These arguments of the MBPT cannot be brushed aside considering the revenue gap of ₹.265.55 crores. Therefore, it does not appear to be unreasonable to levy ousting priority charges on the cruise vessels when the working cargo vessel is to be removed from the relevant vessel.
- (xx). As per the scale of rates of MBPT prevailing prior to February 2015 (when the General Revision Order of January 2015 came into effect), the demurrage on 'per vehicle per day' basis at section 3.1 (b) was applicable only for import vehicles. Demurrage on export vehicles was recovered on 'per tonne per day' basis as per section 3.1 (a). In the Scale of Rates effective from February 2015, based on the proposal of MBPT then, demurrage charges on 'per vehicle per day' basis applicable for import vehicle

was made applicable on export vehicles also without distinction between import and export. However, in view of the concern expressed by the exporters of automobiles and since automobile export generated substantial revenue to the Port, the MBPT with the approval of its Board of Trustees have restored levy of demurrage on export vehicles on 'per tonne per day basis' as prevailed earlier, to be effective from 30 January 2016. Though the car manufacturers have endorsed this restoration, the Maruti Suzuki India Limited (MSIL) and TATA Motors Ltd. (TML) have requested for retrospective application of the amendment with effect from February 2015 onwards.

Since the amendment proposed by the port is based on the request of the users itself, the proposal of the port to restore levy of demurrage on export vehicles on 'per tonne per day basis' as prevailed earlier, is approved. The moot question is, however, the effective date of implementation of the said amendment. According to MBPT, since the Board of Trustees of MBPT has approved the amendment to be effective from 30 January 2016, the amendment should come into effect from 30 January 2016 and according to MSIL and TSL, the amendment should come into effect from February 2015. From the copy of the Minutes of the Board Meeting furnished by the MBPT, it is seen that the Board in its meeting held on 30 January 2016 have resolved to implement the amendment with immediate effect. In view of the specific approval of the Board, this Authority is inclined to approve the levy of demurrage charges on export vehicles on 'per tonne per day basis' with effect from 30 January 2016 only.

- (xxi). As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i). the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii). additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under Tariff Policy, 2015, should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernization of the port infrastructure facilities.

As brought out in para 11(xvi)(m) of the last general revision Order of January 2015, the increase of 23% effected then in the cargo related charges would not fully meet the deficit of MBPT prevalent then. Therefore, question of any additional surplus of earlier tariff Orders remaining unadjusted does not arise.

For the years, 2011-12 to 2014-15, it is relevant here to mention that the profit & loss account of MBPT shows a deficit position before tax for all the years under consideration. Therefore, question of treatment of transfer of surplus as per clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 does not arise.

The MBPT may after finalising the accounts for the financial year 2015-16, assess the actual surplus / deficit and in case of surplus, if any, comply with provision prescribed in Clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority.

- (xxii). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The MBPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day including major cargo groups. The MBPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels. The Tariff Policy, 2015, does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standards as proposed by the MBPT are prescribed along with SOR.
- (xxiii). As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2017 subject to increase in

inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to increase in inflation index announced by us and the MBPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR of the MBPT should be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

- (xxiv). The existing SOR of the MBPT has a validity upto 31 March 2017. However, for the reasons brought out earlier, the MBPT has chosen to file a proposal for review of its Scale of Rates to be effective for a period of three years from the date of effect of the Order passed by this Authority. As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.
- (xxv). As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The MBPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (xxvi). Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2015, it is for the MBPT to ensure that as a result of revision in the SOR, there will not be any loss of traffic to the port.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the MBPT.

12.2. The effective date of the implementation of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 21 June 2016 and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The MBPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day including major cargo groups. The MBPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

12.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If MBPT does not fulfil the Performance Standard, no indexation is eligible for the next year.

12.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the MBPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

12.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from Major Port Trusts under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from MBPT about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data / information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/16(194)]